

Bordgeschirr um 1900: ein Spiegel sozialer Schichtungen

Ellmers, Detlev

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Ellmers, D. (1988). Bordgeschirr um 1900: ein Spiegel sozialer Schichtungen. *Deutsches Schiffsarchiv*, 11, 109-140. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-52444-9>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

BORDGESCHIRR UM 1900. EIN SPIEGEL SOZIALER SCHICHTUNGEN

VON DETLEV ELLMERS

Stärker als andere Autoren hat der Jubilar, dem dieser Band gewidmet ist, sich der Erforschung derjenigen Keramik angenommen, die in enger Beziehung zur Seefahrt steht und deshalb schon seit geraumer Zeit Aufnahme in die Sammlungen von Museen der Küstenregionen fand. Seine umsichtigen Arbeiten galten dabei dem per Schiff durchgeführten Handel mit Keramik¹ ebenso wie den mit Schiffsdarstellungen versehenen Auftragsarbeiten in den Hafenorten² und nicht zuletzt auch jener »Prestigekeramik«, die von Seeleuten aus fernen Ländern nach Hause mitgebracht wurde, wo sie zeitweise den Grundstock für eine besondere Wohnkultur der Seemannsfamilien bildete.³ Dabei hat der Jubilar feststellen müssen, daß der reichhaltigen Überlieferung an Geschirr aus den Wohnhäusern der Hafenorte keinesfalls eine auch nur entfernt vergleichbare Überlieferung des an Bord von Schiffen benutzten Geschirrs entspricht. Nur für verschwindend wenige Teile des in Museen aufbewahrten Eß- und Trinkgeschirrs konnte er durch Inschriften⁴ oder andere Umstände⁵ eine Benutzung an Bord nachweisen.

Die weitgehend negative Bilanz dieser sorgfältigen Forschungen bewog das Deutsche Schifffahrtsmuseum, seine besondere Aufmerksamkeit sowohl dem Erwerb erhalten gebliebenen Bordgeschirrs als auch der Sammlung vorhandener Beschreibungen, mündlicher Berichte und bildlicher Darstellungen zu widmen. Das Ergebnis dieser Bemühungen sei hier kurz umrissen, und zwar für die Zeit um 1900, weil aus dieser Zeit dank vielgestaltiger Überlieferung ein besonders breites Informationsspektrum eingebracht werden konnte, das sehr unterschiedliche Sozialschichten der schiffahrenden Menschen betrifft. Dabei sollen nicht nur die von den einzelnen Schichten benutzten Stücke des Bordgeschirrs dargestellt, sondern auch die durchaus schichtenspezifischen Überlieferungsbedingungen beachtet werden, weil sich daraus weitreichende Folgerungen für weitere Forschung auf diesem Feld ergeben.

Das Bordgeschirr der kaiserlichen Yachten. Das Tafelgeschirr des Schiffseigners

Der ranghöchste Repräsentant Deutschlands war während der gesamten hier behandelten Zeit Kaiser Wilhelm II., der von 1888 bis 1918 regierte und zu den ganz wenigen deutschen Monarchen mit großem Interesse an der Seefahrt gehörte. Deshalb ließ er sich für repräsentative Zwecke beim Stettiner Vulcan die gut 123 m lange Dampfyacht HOHENZOLLERN bauen, die 1893 in Dienst gestellt wurde und den Kaiser im Inland wie auf längeren Seereisen, insbesondere nach Norwegen, häufig an Bord hatte. Vier Jahre später erwarb der Kaiser die 1887 in Amerika gebaute Segelyacht YAMPA (Länge 42,20 m), die er für Kaiserin Auguste Victoria herrichten und auf den Namen IDUNA taufen ließ.

Von beiden Schiffen sind Teile des anhand der Inschriften einwandfrei identifizierbaren Bordgeschirrs sowohl über den Kunsthandel als auch aus Privatbesitz an das Deutsche Schifffahrtsmuseum gelangt, ohne daß sich der Weg dieses Geschirrs vom Sturz der Monar-

chie im November 1918 bis zum Erwerb durch das Museum verfolgen ließ. Obwohl die Schiffe zu verschiedenen Zeiten in Dienst gestellt und auf ganz unterschiedliche Weise in Fahrt gehalten wurden (SMY HOHENZOLLERN fuhr als Einheit der Kaiserlichen Marine, die Privatyacht der Kaiserin dagegen gehörte dem Kaiserlichen Yacht-Club in Kiel an), war das Bordgeschirr (Abb. 1) von der Königlichen Porzellan-Manufaktur in Berlin eigens für beide Schiffe nach demselben Entwurf angefertigt worden, der demnach spätestens auf 1892/93 zurückgeht. Auch in späteren Jahren ersetzte die Manufaktur noch zerbrochenes oder anderweitig unbrauchbar gewordenes Bordgeschirr desselben Designs, wie aus den Inschriften unter dem Boden hervorgeht.

Von dem Pomp des im späten 19. Jahrhundert in den deutschen Oberschichten üblichen Geschirrs⁶ hebt sich das Bordporzellan der kaiserlichen Yachten nicht nur durch die zwar elegante, aber einfache Linienführung, sondern auch durch den relativ sparsamen Dekor ab. Jedes Stück des Services ist von einem doppelten Goldrand eingefasst; der äußere Rand schließt außen und innen glatt ab, der innere wird nach innen durch dicht an dicht aufgereimte kleine Halbkreisflächen begrenzt. Im übrigen sieht man auf der weißen Fläche des feinen Porzellans nur noch ein oder zwei kleine Gruppen von heraldischen Zeichen und Inschriften in den Farben Gold und Silber, Blau und Schwarz sowie sparsamen Golddekor auf den Henkeln.

Im einzelnen zeigt das Deutsche Schiffahrtsmuseum folgende Stücke von der kaiserlichen Frühstücks- bzw. Mittagstafel, die alle unter dem Boden unter der Glasur mit einem grünen Zepter, das einen Schrägstrich aufweist, sowie durch einen roten Reichsapfel und die Buchstaben *KPM* (= *Königliche Porzellan-Manufaktur*) gezeichnet sind:

Eine bauchige Teekanne (Ø ohne Tülle und Henkel 14,8 cm, H 12,5 cm), der doppelte Goldrand läuft um die Schulter, an Fuß und Öffnung je ein einfacher glatter Goldrand, in der Mitte der Schauseite (Tülle nach links) dicht unter dem doppelten Goldrand der Kaiserstander in Schwarz und Gold, darunter die schwarzgerahmten Goldbuchstaben *S.M.Y.* (= *Seiner Majestät Yacht*), darunter in einem blauen Schriftband der goldene Schiffsname *Hohenzollern*. Die leicht geschwungene Tülle trägt am Ausguß und am Ansatz zur Kanne je einen Goldrand, dazu zwei goldene Seitenlinien und in der Mittellinie 21 übereinander angeordnete goldene Punkte. Auf dem von goldenen Seitenlinien eingefassten Henkel setzt sich der goldene Punktdekor mit 16 Punkten fort, unterbrochen von vier goldenen Glockenzeichen. Unter dem Boden sind außer den oben genannten Firmenzeichen auf der Glasur in blauer Farbe handschriftlich aufgemalt die Jahreszahl 1897, der Buchstabe *C.* sowie zwei goldene Punkte.

Der Deckel zur Teekanne (Ø 6,5 cm, H mit Griff 4 cm), mit dem doppelten Goldrand und palmettenartigen Goldverzierungen auf dem reliefartigen Griff. Neben dem Griff das Loch zum Entweichen des Dampfes. In der Innenwölbung handschriftlich mit blauer Farbe auf der Glasur die Jahreszahl 1893. Der Deckel stammt also noch aus der Erstausrüstung.

Eine birnenförmige Kaffeekanne (Ø 15,8 cm, H 22,9 cm). Dekor wie bei der Teekanne, nur findet sich auf der Schauseite das persönliche Wappen Wilhelms II.: ein goldenes *W* auf weißem Grund, eingefasst von einem blauen, kreisförmig angeordneten Hosenband, darauf in goldenen Buchstaben die Devise des Hosenbandordens *honi. soit. qui. mal. y. pense*. Dieses Medaillon wird eingefasst von der Kette des Schwarzen Adlerordens mit der oben dargestellten Reichskrone. Kaiserstander und *S.M.Y. Hohenzollern* findet man auf der Rückseite in der von der Teekanne bekannten Form. Unter dem Boden stehen außer den genannten Firmenzeichen handschriftlich auf der Glasur in Blau die Jahreszahl 1910 und in Gold der Buchstabe *L.*

Der zugehörige Deckel (Ø 10 cm, H 6,4 cm) entspricht in Form und Dekor der Teekanne, nur fehlt das Dampfloch. Er trägt in der inneren Wölbung die blaue Jahreszahl 1910.

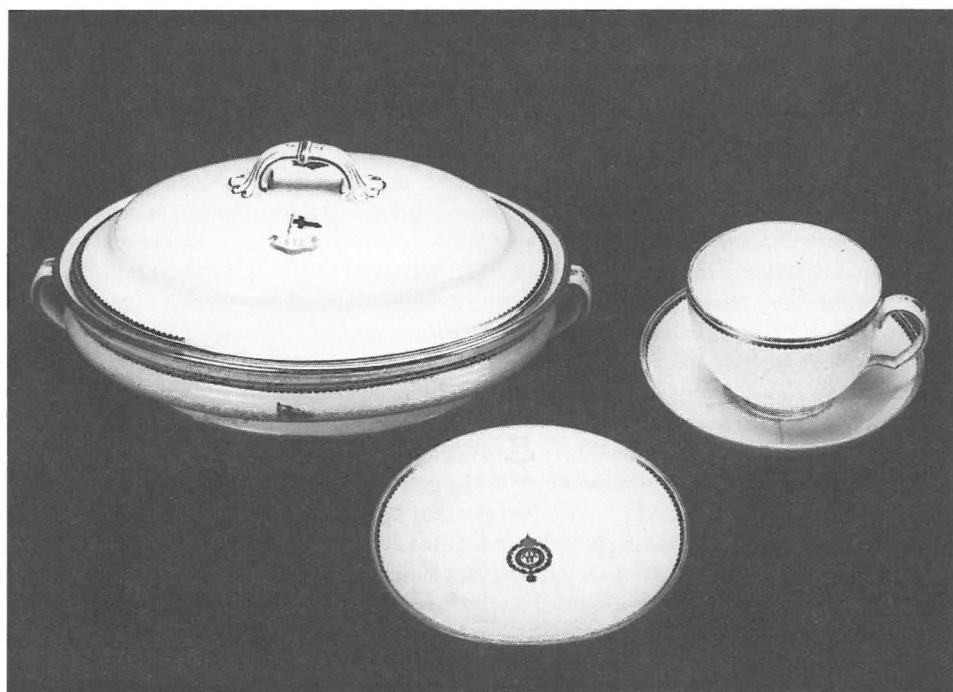
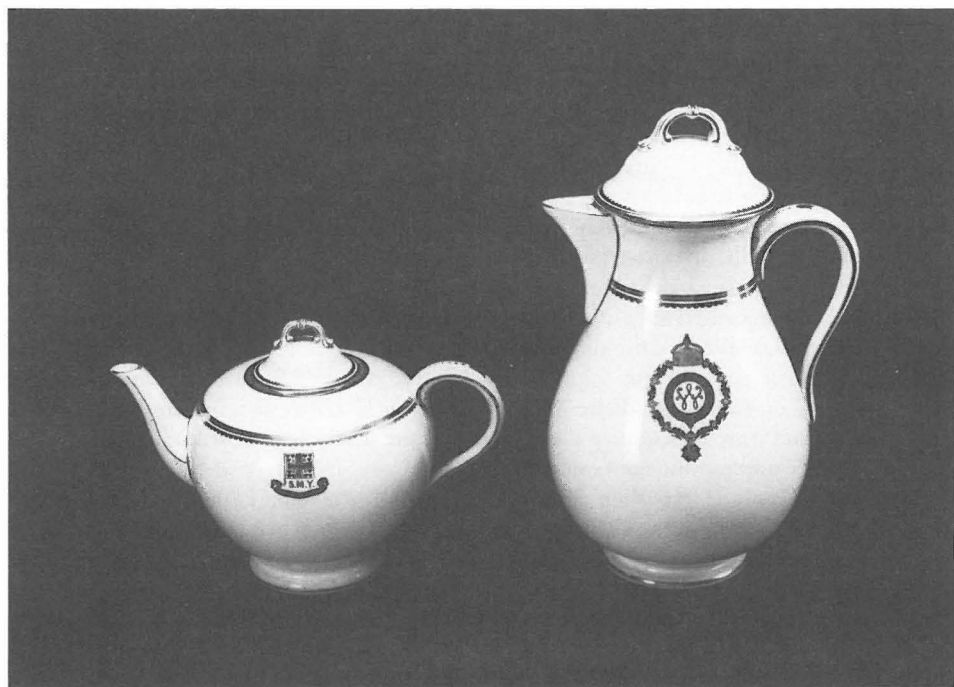


Abb. 1 Bordgeschirr der kaiserlichen Yachten HOHENZOLLERN und IDUNA (Deckelschüssel).
Deutsches Schifffahrtsmuseum, Bremerhaven (Foto Laska).

Ein kleiner Teller (Ø 16,7 cm, H 2,6 cm) mit dem genannten Goldrand. Das persönliche Wappen Wilhelms II. ist im Fond angebracht, der Kaiserstander mit dem Schiffsnamen *S.M.Y. Hohenzollern* auf dem Rand. Unter dem Boden ist außer den oben genannten Firmenzeichen auf der Glasur in blauer Farbe handschriftlich aufgemalt die Jahreszahl 1907 und randlich in Gold die Zahl 52.

Eine Suppentasse (Ø 11 cm, H 6,6 cm) mit dem genannten Goldrand; auf dem Rücken des Henkels in einer Linie dreizehn goldene Punkte, dreimal unterbrochen von einem goldenen Glockenzeichen. Auf der dem Henkel gegenüberliegenden Außenfläche ist der Kaiserstander dargestellt, darunter die drei Goldbuchstaben *S.M.Y.* und darunter in einem blauen Schriftband die Inschrift *Hohenzollern*. Unter dem Boden sind außer den oben genannten Firmenzeichen auf der Glasur in blauer Farbe handschriftlich aufgemalt die Jahreszahl 1905 und randlich in Gold die Buchstaben *gg*.

Ein Unterteller passend zur Suppentasse (Ø 16,2 cm, H 2,9 cm) mit dem genannten Goldrand. Im Fond das persönliche Wappen Wilhelms II. Unter dem Boden sind außer den oben genannten Firmenzeichen auf der Glasur in blauer Farbe handschriftlich aufgemalt die Jahreszahl 1907 und randlich in Gold die Zahl 52.

Eine ovale Schüssel (L ohne Henkel 30,4 cm, B 20,4 cm, H 6,6 cm) mit Deckel (L 28,6 cm, B 18,6 cm, H ohne Henkel 5,8 cm), beide mit dem genannten Goldrand sowie palmettenartigen Goldverzierungen auf den reliefierten Henkeln, die an den Schmalseiten der Schüssel und oben auf dem Deckel (dort in Längsrichtung) sitzen. In der Mitte der einen Längswand der Schüssel und der einen Seite des Deckels sind übereinander angebracht ein blaues Schriftband mit dem Schiffsnamen *IDUNA* (nach der germanischen Göttin, durch deren Äpfel die Götter nicht altern), die Buchstaben *K.Y.C.* (= Kaiserlicher Yacht-Club in Kiel) und der Wimpel dieses Yacht-Clubs. Auf der anderen Seite der Längswand bzw. des Deckels sieht man den schwarzen Adlerorden der Kaiserin Auguste Victoria mit der Devise *suum cuique*. Unter dem Boden sind außer den oben genannten Firmenzeichen auf der Glasur randlich zwei goldene Punkte angebracht.

Von diesem Bordgeschirr habe ich bisher keine zeitgenössische Beschreibung finden können, wohl aber gibt es solche von der Yacht *HOHENZOLLERN*. Eine Schiffsbeschreibung von 1902 korrespondiert ganz auffallend mit unseren Beobachtungen an dem Geschirr. *Äußerlich ist ... das Schiff mit weißem Anstrich versehen und macht einen schlanken, eleganten Eindruck. Am Bug ... ist eine prächtige Goldverzierung angebracht und mit einer ebensolchen ist das Heck ... geschmückt ... Betrachten wir nun die inneren Räumlichkeiten, so interessieren uns natürlich in erster Linie die Wohnräume für den Kaiser und die Kaiserin. Daß sie praktisch und bequem eingerichtet sind, versteht sich von selbst, es fällt aber bei ihnen die trotz aller Vornehmheit vorhandene Einfachheit auf. Vornehm und einfach sind alle Räume, im Gegensatz zu den modernen Passagierdampfern, mit denen die HOHENZOLLERN ja sonst einige Ähnlichkeit hat, bei denen ein außerordentlicher, ja nach Ansicht vieler Leute sehr übertriebener Luxus entfaltet ist.*⁷

Diese Beschreibung wurde in der engsten Umgebung des Kaisers keine zehn Jahre nach Indienststellung der *HOHENZOLLERN* verfaßt. Wir können deshalb sicher sein, daß sie die offizielle Sicht des Hofes widerspiegelt, und damit auch die Vorstellungen und Wünsche wiedergibt, die der Kaiser in der Gestaltung und äußeren Erscheinung des Schiffes und seiner Einrichtung einschließlich des Bordgeschirrs realisiert wissen wollte. Die entscheidenden Stichworte: eleganter Eindruck, vornehm und einfach, sowie die Farbgebung: weiß mit zwei prächtigen Goldverzierungen, treffen nicht nur auf das Schiff selber, sondern ebenso auch auf sein Bordgeschirr zu. Die Übereinstimmung zwischen dieser Schiffsbeschreibung und dem Aussehen des Bordgeschirrs geht sogar noch weiter, wenn es heißt: *Ein majestätischer imponierender Anblick ist es, wenn das Schiff, die Kaiserstandarte im Topp des Groß-*

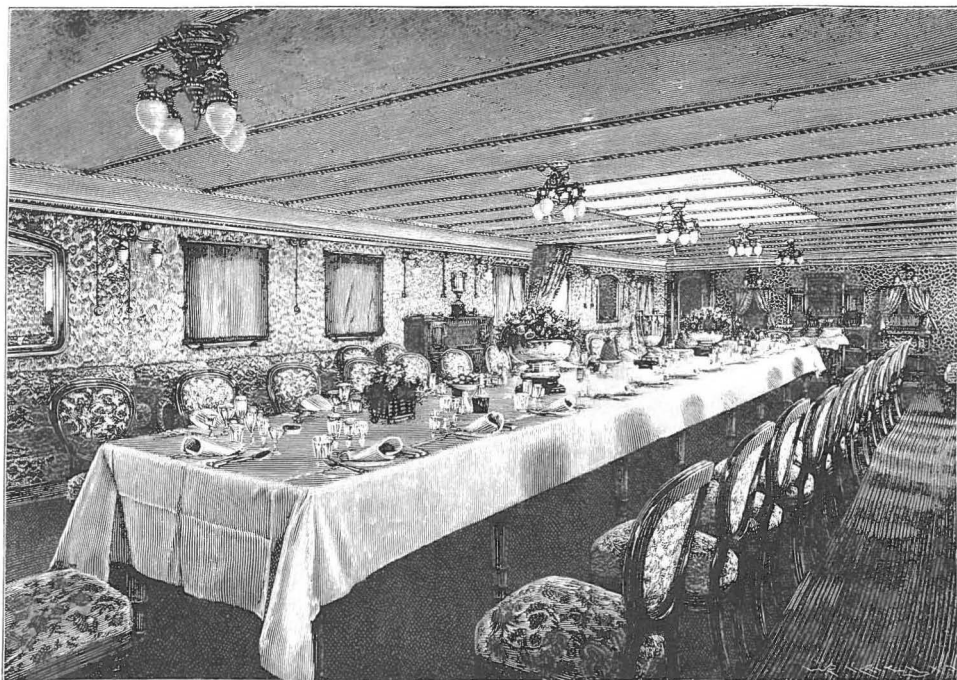


Abb. 2 Die Mittagstafel der HOHENZOLLERN um 1900 (nach Wilda).

mastes gebißt, der Kaiser weithin sichtbar auf dem hohen Kommandostande stehend, die rangierte Flotte passiert.⁸ Genau die hier angesprochene Kaiserstandarte gehört ebenfalls zum Schmuck der meisten Teile des Tafelgeschirrs und macht eindeutig klar, daß dieses Geschirr für die Tafel des Schiffseigners bestimmt war.

Es bleibt nur noch nachzutragen, daß die Segelyacht IDUNA in Form und Farbgebung der HOHENZOLLERN nicht nachstand. Auch ihren eleganten weißen Rumpf schmückte vorn und achtern je eine prächtige Goldverzierung, und zwischen Reling und Bullaugen lief ein goldener Streifen von vorn nach achtern.

Die in der Beschreibung der HOHENZOLLERN abgedruckte Darstellung des 16 m langen Speisesaals zeigt die lange gedeckte Tafel unmittelbar vor Eintreffen des Kaisers und seiner Gäste (Abb. 2). Auf dem gestärkten weißen Tischtuch steht vor jedem Platz einer der flachen, uns schon bekannten Teller mit dem oben beschriebenen Dekor, darauf eine sorgfältig gefaltete, weiße Serviette, daneben die Fülle des für mehrere Gänge nötigen Bestecks und die Vielzahl von Gläsern für die mit verschiedenen Getränken auszubringenden Toasts. Essen und Trinken wurden für jeden der verschiedenen Gänge von Dienern aufgetragen. Gefüllte Glaskaraffen und mehrstöckige, silberne Tafelaufsätze mit Blumengestecken vervollständigen die festlich hergerichtete Tafel.

Das Mannschaftsgeschirr an Bord von SMY HOHENZOLLERN

Freilich war das weiß-goldene Tafelservice nicht das einzige Geschirr an Bord. Wie der Leser des Berichtes nur einer Bildunterschrift (Abb. 3) entnimmt, gab es eine eigene Mann-

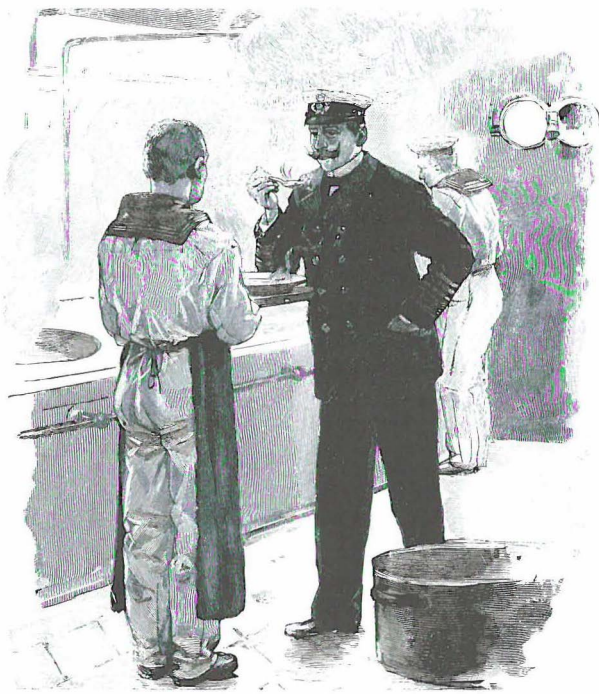


Abb. 3 Kaiser Wilhelm II. *probiert das Mannschaftessen in der Mannschaftsküche der HOHENZOLLERN, 1902 (nach Nautilus).*

schaftsküche. Mehr über die Räume für die ca. 270köpfige Mannschaft aus Marineangehörigen erfährt der Leser nicht. Es gab aber eine eigene Offiziersmesse sowie Räume, in denen die Mannschaft ihre Mahlzeiten einnahm. Von dem dort benutzten Geschirr ist bis jetzt kein Stück der Forschung zur Kenntnis gelangt. Die einzige Abbildung, auf der ein Teller mit Mannschaftessen zu sehen ist (Abb. 3) gibt nur ein einziges charakteristisches Detail wieder, nämlich den dicken Tellerrand, der an Steingutgeschirr denken läßt. Dadurch wird die naheliegende Vermutung untermauert, daß für die Besatzung das allgemein übliche Marinegeschirr, nicht aber eine Sonderanfertigung für die HOHENZOLLERN verwendet wurde. Als selbstverständlich muß man dabei voraussetzen, daß von diesem allgemein verwendeten Marinegeschirr die bessere Ausführung in der Offiziersmesse und die einfache von der Mannschaft benutzt wurde.

Da die Sachüberlieferung zu diesem Lebensbereich erst aus der Zeit zwischen beiden Weltkriegen in den Besitz des DSM gelangt ist, können nähere Aufschlüsse nur von gezieltem Studium der Schriftquellen erwartet werden. Daß überhaupt ein Mannschaftsteller der Zeit um 1900 in einer Abbildung erscheint, ist letztlich auf die als Routine bezeichnete Dienstvorschrift zurückzuführen, die den Betrieb an Bord der Schiffe der Kaiserlichen Marine regelte. Danach waren der Kommandant, Schiffsarzt oder Zahlmeister eines Schiffes verpflichtet, das Essen der Mannschaft täglich zu kosten, auch wenn sie selbst meist etwas Besseres aßen.⁹ Wenn Kaiser Wilhelm II. an Bord war, hat er diese Prüfung selber vollzogen, jedenfalls *gelegentlich*, wie einige Berichte angeben.¹⁰ Dagegen schreibt Nautilus: *Täglich muß ihm das Essen der Mannschaft, bevor diese ihre Mittagsmahlzeit hält, zur Probe gebracht werden, und es kommt nicht selten vor, daß eines der seemännischen Gerichte derart seinen Beifall findet, daß der Koch den gefüllt gebrachten Teller leer wieder hinwegträgt.*¹¹ Jedenfalls verdanken wir dieser Gewohnheit des letzten Kaisers die Darstellung eines Mannschaftstellers der kaiserlichen Yacht.

Das Bordgeschirr für die Fahrgäste der Passagierdampfer

Abgesehen von den fürstlichen Yachten begann im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts ... das Zeitalter des Luxus auf See. Der Begriff Luxus im Zusammenhang mit Wohnen setzt eines als Wichtigstes voraus: Platz. Den boten auf See erstmals die stählernen Zweischraubendampfer, die zu Beginn jenes letzten Jahrzehnts entstanden, allen voran die britischen Schwesterschiffe CITY OF NEW YORK und CITY OF PARIS ... Der gewonnene Platz kam den Menschen zugute, und zwar in erster Linie den Passagieren der I. Klasse, denen man größere Kabinen, Luxussuiten oder gar ganze Zimmerfluchten anbieten konnte. Besondere Aufmerksamkeit widmeten die Innenarchitekten jedoch den Stätten des gesellschaftlichen Lebens, den Salons, Lounges, dem Wintergarten, dem Musikzimmer, der Bibliothek, den Cafés, Gesellschaftsräumen und Vorplätzen und dem traditionell großartigen Raum auf einem Passagierdampfer, dem Speisesaal I. Klasse. Eine solche Fülle von Räumen war erst auf den Schnelldampfern der 1890er Jahre möglich geworden, und auch auf diesem Gebiet setzte nun ein Wettbewerb um die größten, geschmackvollsten und elegantesten Räumlichkeiten ein ...

Die sozialen Gegensätze jener Zeit waren wohl nirgends so nahe beieinander wie auf einem Schnelldampfer. KAISER WILHELM II. war 215 m lang und 22 m breit, in sieben Decks (Geschossen) gab es rund 55 000 m³ umbauten Raum, in dem 2216 Menschen lebten und arbeiteten. Da waren die 508 Menschen in der I. Klasse, die in einer Grand-Hotel-Atmosphäre verwöhnt wurden. Da war die II. Klasse, die ihren 260 Passagieren die komfortable Umgebung einer guten Pension bot. Da waren die 798 Menschen im Zwischendeck, deren Komfort dem eines Gefängnisses entsprach, dazu passend der 20 x 20 m große Auslauf auf dem oberen Promenadendeck. Und da war die 650köpfige Besatzung, innerhalb derer sich der unterschiedliche Unterbringungsstandard noch einmal wiederholte; vom Offizier, der eine komfortable Einzelkammer auf dem Sonnendeck bewohnte, bis zu den Heizern, die im Unterdeck nahe dem Maschinenschacht in Massenquartieren hausten. Für die Letzten in dieser Hierarchie, die Heizer und Kohlenzieher, war allerdings der Vergleich ihrer Unterbringung mit der im Zwischendeck insofern irreführend, als ja die Zwischendeckspassagiere nicht die dreckige Schwerstarbeit der »schwarzen Gang« zu verrichten brauchten und sie außerdem nach wenigen Tagen den Dampfer verlassen durften.¹²

Wir wollen das Geschirr der solchermaßen charakterisierten Schiffsbesatzungen in einem eigenen Abschnitt behandeln und wenden uns hier dem für die Passagiere vorgesehenen Bordgeschirr zu. Davon sind für den zu behandelnden Zeitraum die Sachquellen, also die Teile des Bordgeschirrs selber, nur in geringer Anzahl und in wenig charakteristischen Stücken in die Sammlung des DSM gelangt. Diesem Mangel wird aber abgeholfen einerseits durch reichhaltige Sachüberlieferung aus der Zeit zwischen beiden Weltkriegen und andererseits durch eine vielfältige bildliche Überlieferung aus der Zeit um 1900, die in Teilbereichen noch durch aufschlußreiche Schriftquellen ergänzt werden.

Das Bordgeschirr der I. Klasse kennen wir am besten aus den meist farbigen bildlichen Darstellungen auf den Speisekarten, Prospekten, Postkarten, Festschriften und anderen Werbeträgern der großen Reedereien, die mit der deutlichen Herausstellung ihrer Luxuseinrichtungen um die Gunst der Fahrgäste warben. Besonders aufschlußreich ist für unsere Fragestellung der Vergleich zweier Werbemittel der Hamburg-Amerika Linie (HAPAG).¹³ Beide zeigen in nur wenig variiert Form (Abb. 4 und 5) die gleiche Szene auf dem Promenadendeck (I. Klasse), von der uns nur die beiden Damen auf der hölzernen Bank rechts im Vordergrund interessieren, weil vor ihnen auf einem Klappstuhl ein Tablett mit zwei Kannen, zwei Tassen und Tellern mit Kuchen zu sehen ist. Offensichtlich hat hier ein und derselbe Künstler (F.R. Schwormstadt, geb. 1870 in Hamburg) ein werbewirksames Motiv



Abb. 4 Auf dem Promenadendeck eines HAPAG-Schnelldampfers wird Kaffee und Kuchen serviert (aus einer Werbebroschüre von ca. 1895 nach einem Gemälde von F. Schwormstadt).

dem innerhalb weniger Jahren erfolgten Wandel der Mode geschickt angepaßt, denn am meisten verändert haben sich außer den Hüten und Kleidern der Damen die Kannen, Tassen und Tablettts.

Das ältere Deckblatt einer Werbebroschüre der Zeit um 1895 zeigt zwei metallisch glänzende Kannen mit barock bewegten Konturen, die deutlich an Metallformen anknüpfen. Die weiß erscheinenden Flächen des Dekors lassen jedoch am ehesten an jenes Porzellan mit Silberauflage denken, wie es im vierten Viertel des 19. Jahrhunderts in der gehobenen Gesellschaft reichen Anklang gefunden hatte (Abb. 6).

Sehr viel eindeutiger beantwortet das jüngere Plakat für Kreuzfahrten aus der Zeit zwischen 1900 und 1905 die Frage nach dem Material des Geschirrs. – Es handelt sich um weißes Porzellan mit Golddekor an den Rändern und Henkeln sowie einer emblemartigen Anordnung der Hamburger Flagge mit der Reichs- und Reedereiflagge auf den weißen Flächen der Kannen und Tassen, deren straffe, kantige Form sich stark abhebt von der bewegten Form der älteren Kannen. Die gleiche Zusammenstellung der Flaggen verwendete die HAPAG auch gerne auf ihren Speisekarten und anderem Werbematerial. Dabei liegt klar vor Augen, daß das jüngere Service in Form und Dekor bis in Einzelheiten dem eingangs behandelten Geschirr der kaiserlichen Yachten entspricht. Der wichtigste Unterschied liegt



Abb. 5 Werbeplakat für Kreuzfahrten der Hamburg-Amerika Linie. (Gemälde von F. Schwormstadt. Hapag-Lloyd AG).

eigentlich nur in den Emblemen: Die des kaiserlichen Schiffseigners sind farblich zurückhaltender und damit in der Gesamtwirkung harmonischer ausgefallen als die reichlich bunten der Reederei. Im übrigen braucht hier gar nicht entschieden zu werden, ob das Vorbild der kaiserlichen Tafel die Reederei zu mehr oder weniger direkter Nachahmung bewogen hat oder ob beide Bordservices Ausdruck seiner gleichartigen neuen Geschmacksrichtung waren, die dann auf den kaiserlichen Yachten lediglich früher realisiert worden ist. Auf alle Fälle kommt in der diesbezüglichen Veränderung der Werbemittel genau jene Ablehnung des als übertriebenen Luxus empfundenen Poms der ersten großen Passagierdampfer zum Ausdruck, die bereits bei der Gestaltung der HOHENZOLLERN eine Rolle gespielt hatte.

Weiterhin lassen sich enge Verbindungen der großen Passagierschiffsreedereien zum Kaiserhaus aufzeigen. Die großen, seit 1897 eingesetzten Vierschornsteindampfer des Norddeutschen Lloyd, die seit 1898 für fast ein Jahrzehnt das Blaue Band innehatten und

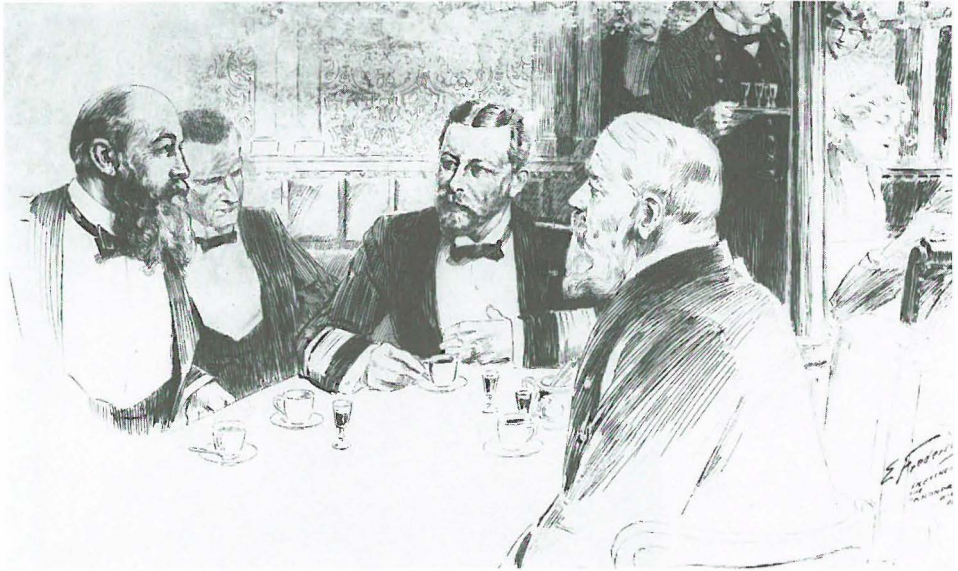


Abb. 6 Prinz Heinrich (Mitte), der Bruder des Kaisers, während einer Amerikareise 1902 an Bord des NDL-Schnelldampfers KRONPRINZ WILHELM, links Staatssekretär Tirpitz (Skizze des amerikanischen Pressezeichners E. Frederick; nach H.J. Hansen).

damit der Stolz der Nation waren, trugen Namen aus der kaiserlichen Dynastie. Mitglieder der kaiserlichen Familie waren die Taufpaten und gern gesehene Fahrgäste in den Suiten der I. Klasse. Der amerikanische Pressezeichner E. Frederick¹⁴ hat 1902 den Bruder des Kaisers, Prinz Heinrich, an Bord des NDL-Schnelldampfers KRONPRINZ WILHELM bei einer Tasse Kaffee und einem Gläschen Weinbrand festgehalten (Abb. 6). Die abgebildeten Kaffeetaschen unterscheiden sich selbst in der skizzenhaften Darstellung durch ihre straffe Form und schlichte Erscheinung auffallend stark von der prunkvoll dekorierten Zuckerdose. Diese Tassen des Lloyd entsprechen genau den Porzellantassen mit Goldrand auf dem jüngeren HAPAG-Plakat (Abb. 5), während die Zuckerdose des Lloyd gut zu den Kannen auf der Werbebroschüre der HAPAG von ca. 1895 paßt. Diese auf Februar 1902 zu datierende Zeichnung gehört also in die Übergangszeit zwischen zwei Stilphasen hinein: Die Tassen entsprechen bereits dem Geschmack des Kaiserhauses, wie er erstmals im Bordgeschirr der HOHENZOLLERN zum Ausdruck kam. Aber es konnte dem Bruder des Kaisers durchaus noch zusammen mit diesen Tassen die prunkvolle Zuckerdose der vorausgehenden Stilphase vorgesetzt werden. Wir werden noch sehen, daß das dem Prinzen Heinrich servierte Weinbrand-Glas etwa zur selben Zeit seine formgleichen Entsprechungen auf kleinen hölzernen Küstenseglern hatte (Abb. 16).

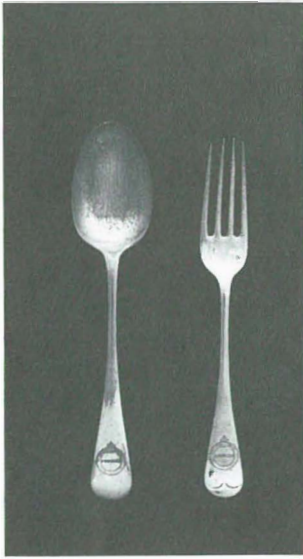
Was am Bordgeschirr der kaiserlichen Yachten (Abb. 1) nicht zu erkennen ist, sieht man hingegen auf einen Blick an den Kannen auf dem HAPAG-Plakat von ca. 1903 (Abb. 5): Sie sind nach den Gesetzen des Jugendstils gestaltet. Damit ergibt sich für uns die willkommene Möglichkeit, den am I. Klasse-Geschirr ablesbaren Stilwechsel auf den Passagierdampfern genauer einzugrenzen, als es die nicht sehr präzise datierbaren Werbemittel der HAPAG zulassen. Das Deutsche Schifffahrtsmuseum besitzt Teile der Wandvertäfelung und Möblierung des Rauchsaloons I. Klasse aus dem 1897 in Dienst gestellten ersten Vierschornstein-

dampfer KAISER WILHELM DER GROSSE. Die gesamte Raumauffassung mit ihrer Wandgliederung in Sockel-, Säulen- und Oberzone ist noch völlig vom Historismus (in Anlehnung an die Renaissance) geprägt. Aber in der Lederbespannung der Wände und Sitzmöbel begegnet uns erstmals der Jugendstil, und zwar in einer äußerst lebendigen Gestaltung, noch nicht so schematisiert wie in vielen späteren Erscheinungsformen. 1897 beginnt demnach jene kurze Übergangsphase, in der in der I. Klasse die Werke der beiden einander ablösenden Stile nebeneinander bestanden, wie wir auch in der Zeichnung von 1902 (Abb. 6) bemerkt hatten.

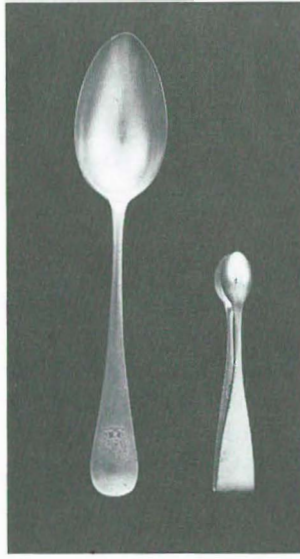
Um den Stilwandel, der um 1900 im Bordgeschirr der I. Klasse auf den Passagierdampfern sowohl der HAPAG als auch des NDL aufgezeigt werden konnte, besser verständlich zu machen und noch präziser beschreiben zu können, wollen wir ihn in einen größeren Zusammenhang einordnen. Als Leitlinie soll uns dabei die Entwicklung des Bordbestecks der I. Klasse in der Zeit von 1840 bis zum Beginn des Zweiten Weltkriegs dienen (Abb. 7). Dieses ist nämlich wegen seiner größeren Bruchfestigkeit in größerem Umfang überliefert als das fragilere Geschirr, so daß sich die einzelnen Schritte des Stilwandels an ihm leichter ablesen lassen. Als Beispiel sei der Norddeutsche Lloyd, die andere große deutsche Passagierschiffsreederei, gewählt, die 1857 gegründet wurde und nicht nur ihre ersten Passagierschiffe in Großbritannien bauen ließ, sondern offensichtlich auch in ihrem früheren Bordbesteck englischen Vorbildern folgte. Als die englische Cunard Line 1840 mit den beiden Raddampfern BRITANNIA und ACADIA den ersten regelmäßigen transatlantischen Passagierdienst unter Dampf eröffnete, wurde den Kajütpassagieren Silberbesteck von geradezu klassischer Schlichtheit gedeckt (Abb. 7a). Die schmalen Stiele von Löffel, Gabel und Schöpflöffel haben breite, aber flache tropfenförmige Enden, auf die ein schlichtes Medaillon geprägt ist. Ein breiter Gürtel mit Schnalle und breiter Riemenzunge umschließt kreisförmig den in Kapitälchen wiedergegebenen Schiffsnamen BRITANNIA.

Solchen Vorbildern folgend, legte der Norddeutsche Lloyd seinen frühen Kajütpassagieren ebenfalls Silberbestecke mit tropfenförmigen Stielenden vor (Abb. 7b), die an Breite die englischen noch übertreffen und ebenfalls nur mit je einem eingepprägten Medaillon verziert sind, nur daß diesmal nicht der Schiffsname darinsteht, was die präzise Datierung erschwert. Auf dem breiten, kreisförmigen Band, das mit einer Schleife geschlossen wird, ist vielmehr in Kapitälchen Name und Sitz der Reederei zu lesen: *Norddeutscher Lloyd Bremen*, und im Zentrum erscheinen als Reedereizeichen die sich kreuzenden Anker und Schlüssel im Lorbeerkranz. Selbstauf der Zuckerzange ist dieses Medaillon auf dem Rücken des Bügels eingepragt. Trotz des englischen Vorbildes ließ der Lloyd die Bestecke aber bei den beiden Bremer Silberwarenfabriken anfertigen. Von den ins Museum gelangten Teilen wurde nach Ausweis der auf der Rückseite eingepunzten Stempel und Inschriften die Zuckerzange bei Koch und Bergfeld, der Eßlöffel bei Wilkens hergestellt.

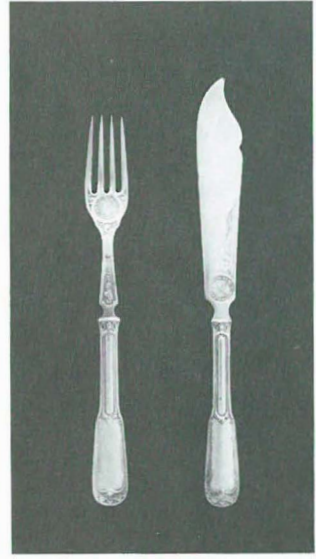
Mit demselben, von einer Schleife eingefassten Lloyd-Zeichen sind auch zwei ovale Silbertablets (L 49,7 cm, B 38,5 cm) aus der Sammlung des DSM verziert, die laut Herstellerinschrift von Gebr. Hepp in Pforzheim angefertigt wurden. In unserem Zusammenhang sind die zusätzlich eingepunzten Zahlen und Buchstaben von größtem Interesse. Sie lauten für das eine Tablett: *1. CL. 40.*, für das andere: *2. CL. 30.* (Abb. 8). Das heißt, mit dem ersten, das eine 40er Silberauflage hatte, wurden die Passagiere der I. Klasse bedient, während das genau gleichgroße und auch formgleiche Tablett für die II. Klasse sich von dem ersten nur durch die 30er Silberauflage unterschied. In dieser frühen Phase ist also die Ausstattung für die I. Klasse noch so bescheiden, daß zumindest in den Tablets der Unterschied zur II. Klasse mit dem bloßen Auge nicht zu erkennen war, so daß man durch entsprechende Inschriften die Verwechslung vermied. Beide Tablets sind trotz der frühen Anfertigung (vor ca. 1880) noch längere Zeit auf dem Schnelldampfer BREMEN von 1929 benutzt wor-



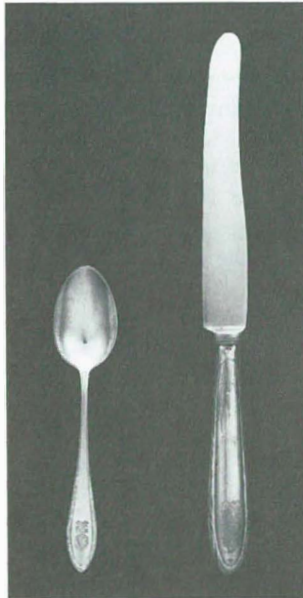
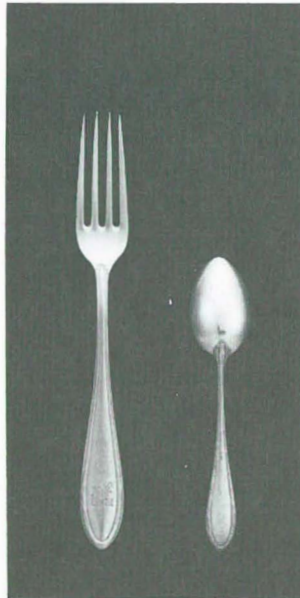
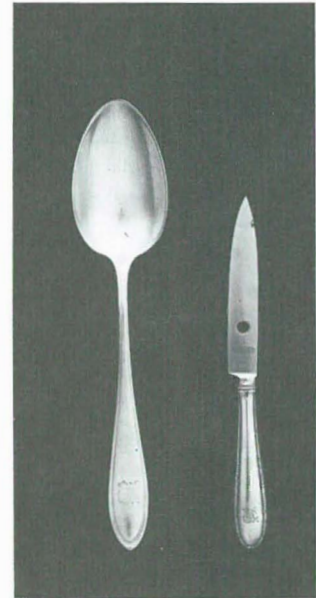
a



b



c

d₁d₂

e

Abb. 7 Die Entwicklung des Bordbestecks der I. Klasse beim Norddeutschen Lloyd von 1857 bis 1939. a) Das Vorbild: Cunard-Line ab 1840, b) Die Frühphase von 1857 bis ca. 1880, c) Die Prunkphase (= Historismus) von ca. 1880 bis ca. 1900, d) Die Jugendstilphase von ca. 1900 bis 1914/18, e) Die Zwischenkriegsphase (= Neue Sachlichkeit) von 1918 bis 1939. Deutsches Schiffahrtsmuseum, Bremerhaven (Fotos Laska).



Abb. 8 Silbertablets aus der Frühphase des Norddeutschen Lloyd für die I. und II. Klasse. Deutsches Schiffahrtsmuseum, Bremerhaven (Foto Laska).

den, bevor sie ausgemustert wurden und über den Haushalt eines Stewards dieses Schiffes schließlich ins DSM gelangten.

Dem zunehmenden Komfort und dem wachsenden Bedürfnis nach eindrucksvoller Ausgestaltung der repräsentativen Räume der I. Klasse erschien das schlichte Bordbesteck der Frühphase des NDL nicht mehr angemessen. Ab ca. 1880¹⁵ ließ die Reederei wiederum bei beiden Bremer Firmen neue Bestecke anfertigen (Abb. 7c), bei denen nicht nur der Stiel in zwei bis drei ornamental unterschiedlich behandelte Zonen gegliedert wurde, sondern bei denen die Verzierung mit schwerem barocken Rankenwerk und dem schon bekannten Medaillon mit Namen und Zeichen der Reederei auch auf die funktionalen Teile, also die Klingen und Gabeln, übergriff. Als zukunftsträchtiges neues Element beobachten wir hier erstmals das Bestreben, die durch die zonale Gliederung sowieso schon unruhigen Konturen der Stiele durch stark hervortretende und von Zone zu Zone wechselnde Randleisten noch besonders zu betonen. Es bedarf keiner großen Beweisführung, daß genau solchem Besteck die Kannen mit den barock bewegten Konturen auf dem älteren HAPAG-Prospekt (Abb. 4) entsprachen – ebenso wie die schweren, barocken Kassettendecken der Gesellschaftsräume auf den Schiffen zwischen 1880 und 1900. Damit war eine gestalterische Extremposition erreicht, die trotz sorgfältiger Durchgestaltung einen gewissen horror vacui verrät. Lediglich die ovalen Silbertablets der vorigen Periode wurden bei beiden Reedereien beibehalten (Abb. 4).

Gleichsam als Gegenbewegung besann sich die Firma Wilkens um 1900 zurück auf strengere, geschlossenere Gesamtformen und eine diszipliniertere Ornamentik (Abb. 7d). Sie lieferte dem NDL Silberbestecke mit lanzettförmigem Stiel, eingefasst von einer stark reliefierten Randborte aus einzelnen, in weicher Linienführung ineinander verschlungenen Bändern, die am Übergang vom Stiel zu Laffe, Gabel usw. zumindest auf der Unterseite ein in typischem Jugendstil verschlungenes Bandornament aufwiesen. An der breitesten Stelle

des Stiels ist ohne medaillonartige Umrahmung das Reedereizeichen, die gekreuzten Anker und Schlüssel mit dem Lorbeerkranz, eingeprägt. Auf die Wiedergabe des Reedereinamens wurde verzichtet. Lediglich auf einigen Stücken erscheint zwischen dem Reedereizeichen und dem Stielende die Abkürzung NDL in verschlungenen Jugendstil-Buchstaben, offensichtlich als Reminiszenz auf die älteren Medaillons mit ausgeschriebenem Reedereinamen, so daß diese Stücke als die ersten der neuen Serie anzusehen sind. Das Weglassen der Buchstaben hat dann in einem zweiten Schritt zu einer ästhetisch noch befriedigenderen Lösung geführt. Ganz eindeutig folgt also auch das Besteck jener neuen Geschmacksrichtung, die wir schon beim Geschirr der kaiserlichen Yachten sowie beim Bordgeschirr für die I. Klasse nach 1900 beobachtet hatten (Abb. 5 und 6): Besteck und Geschirr sind von straffer, geschlossener Formgebung und beschränken den Dekor auf die Ränder, so daß das Eigenerzeichen allein auf der im übrigen freien Fläche steht. Das heißt, um 1900 hat sich an Bord an Geschirr und Besteck ein entscheidender Stilwandel vollzogen, der sich ebenso auch in der Gestaltung der Räume bemerkbar macht.

Die um 1900 gefundene Linie behält der Norddeutsche Lloyd in allen wesentlichen Zügen auch für das Besteck der Zeit zwischen beiden Weltkriegen bei, nämlich genau dieselbe geschlossene Form, die Beschränkung des Ornaments auf die Ränder und das Einsetzen des Reedereizeichens auf die ansonsten freie Innenfläche (Abb. 7e). Im Unterschied zu den beiden ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts werden lediglich die weichen fließenden Linien und die in typischem Jugendstil verschlungenen Bandornamente der Randverzierungen aufgegeben zugunsten ganz einfacher geometrisch gemusterter Randleisten. Dem entspricht wiederum das Porzellangeschirr mit seinen einfachen Goldrändern und dem Reedereizeichen auf der ansonsten freien Fläche der Gefäße. Deshalb ist es bei diesen Stücken im Einzelfall schwierig, das Geschirr der Periode vor dem Ersten Weltkrieg von dem danach gefertigten zu unterscheiden, wenn keine weiteren zeitbestimmenden Zeichen oder Inschriften unter dem Boden angebracht sind. Klar ist hingegen der Schlußpunkt dieser Entwicklung zu definieren: Das Deutsche Schiffahrtsmuseum besitzt mehrere Porzellanteller mit doppeltem Goldrand, die unter dem Boden den Stempel *Norddeutscher Lloyd Bremen 1937* bzw. *1938* tragen, während das Reedereizeichen auf der Oberseite ganz weggefallen ist. Das heißt, die Tendenz zu möglichst großer Schlichtheit des Geschirrs der I. Klasse verstärkt sich im Laufe der ersten vier Jahrzehnte des 20. Jahrhunderts.

Nach dieser generellen Skizze über die Stilentwicklung bei Besteck und Geschirr für die Passagiere der I. Klasse werfen wir noch einen Blick auf die gedeckte Tafel im Speisesaal I. Klasse des Postdampfers *PATRICIA* (1899), wie sie eine farbige Werbepostkarte¹⁶ der HAPAG zeigt (Abb. 9). Wie schon bei der Ansicht von der Tafel der *HOHENZOLLERN* (vgl. Abb. 2) sind auch auf dieser Darstellung die von uns herausgearbeiteten Einzelheiten der Gestaltung von Geschirr und Besteck nicht zu erkennen. Vielmehr bestimmen auch hier der Blumenschmuck und die silbernen Tafelaufsätze (hier mit Früchten) das Bild der Tafel, denn frische Blumen und Früchte waren ja auf längeren Seereisen ein größerer Luxus als das kostbarste, aber unverderbliche Geschirr. Die sorgfältig aufgestellten Servietten und die Mehrzahl der Weingläser haben ihre Entsprechungen ebenfalls auf der *HOHENZOLLERN*, auf der nur nicht die Weinflaschen bei jedem Gedeck standen und auf der die Stühle frei beweglich waren im Gegensatz zu den feststehenden Drehstühlen mit roten Lederpolstern auf der *PATRICIA*. Das heißt, die Tafel auf der kaiserlichen Yacht unterschied sich in ihrer Ausstattung praktisch nicht von der des Speisesaals I. Klasse auf Passagierdampfern. Das Besondere auf der *HOHENZOLLERN* lag in der Person des Gastgeber: Man speiste dort als Gast des Kaisers, nicht als selbst zahlender Passagier der I. Klasse.

Ebenso wenig wie auf den häufig und in leuchtenden Farben dargestellten Ansichten der gedeckten Tafeln im Speisesaal I. Klasse erkennt man auf den farbigen Speisekarten, die auf



Abb. 10 Weinkanne und Römer
im Stil des Historismus auf einer
Speisekarte der HAPAG. Entwurf
1897, ausgedruckt für den Post-
dampfer PATRICIA am 4. Juni 1899
(Foto Laska).

Abb. 11 Sektkübel und Sektglas
im Stil des Historismus. Vignette
auf der Rückseite einer Einladung
zum Festessen auf dem NDL-
Schnelldampfer TRAVE am
1. Dezember 1900 (Foto Laska).

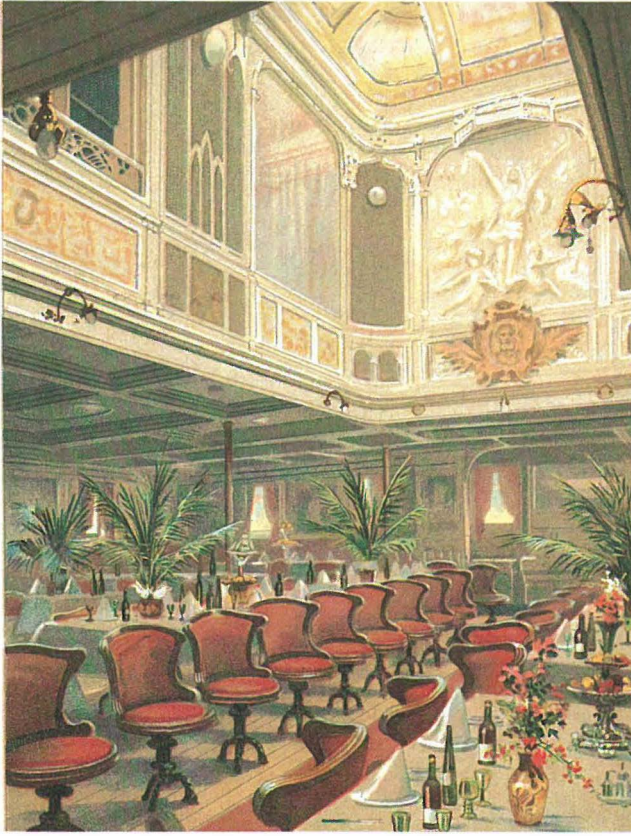


Abb. 9 Die gedeckte Mittagstafel im Speisesaal I. Klasse des HAPAG-Dampfers PATRICIA um 1900 (nach A. Kludas).

diesen Tafeln ausgelegt waren, die Details des Geschirrs und Bestecks. Herausgehoben werden darauf genau jene Glanzpunkte der Tafel, die auch bei den Ansichten der Speisesäle ins Auge fallen: silberne Tafelaufsätze sowie Sekt- und Weinservice. Ich gebe hier aus dem Besitz des DSM zwei Beispiele wieder, weil sie den bisher nur in den Abb. 4 und 7c vorgestellten prunkvollen Stil der Zeit vor 1900, für den sich die Bezeichnung Historismus eingebürgert hat⁶, in der für diese Studie wünschenswerten Weise zu kennzeichnen vermögen: Eine 1897 entworfene und am 4. Juni 1899 für den schon genannten HAPAG-Dampfer PATRICIA ausgedruckte Speisekarte (Abb. 10) zeigt neben einem Römer eine silberne Weinkanne mit Buckelzier, die sich an spätgotische Vorbilder anlehnt.¹⁷ Für das *Fest-Essen zu Ehren des Herrn Kapitain H. Christoffers an Bord des Schnelldampfers TRAVE am 1. December 1900 aus Anlass der Vollendung der 200. Rundreise über den Ocean* druckte der NDL eine Speisekarte mit typischer Schlußvignette (Abb. 11): Zwei Sektflaschen werden in einem silbernen Sektkübel mit großen, langovalen Zierbuckeln gekühlt. Daneben wartet auf das perlende Getränk ein schlankes Sektglas, aus dessen kunstvoll abgestuftem Stengel zwei Flügel aus farbigem Glas herzförmig hervorwachsen. Vergleichbare Gläser sind z.B. 1875/80 bei C.H.F. Müller in Hamburg geblasen worden.¹⁸

Während für die I. Klasse das Prunkgeschirr und -besteck der Zeit vor 1900 und das feine Porzellan mit Goldrand sowie das zugehörige Silberbesteck der Zeit nach 1900 in Bild- und Sachüberlieferung verhältnismäßig gut belegt ist, tun wir uns mit der Aufteilung des ande-

ren erhaltenen Geschirrs auf die übrigen Klassen und die Mannschaften der Passagierdampfer schwerer, weil dafür aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg nicht in ausreichendem Maße bildliche Darstellungen zur Verfügung stehen und die Geschirrtile dieser Zeit keine diesbezüglichen Inschriften tragen. Festen Boden unter den Füßen haben wir erst ab 1938 mit einem Kaffeeservice aus dickem, tiefgrünem Porzellan mit einfachem Goldrand und dem Reedereizeichen in feiner Goldzeichnung auf der Fläche. Einige Stücke davon tragen unter dem Boden u.a. die Inschrift *II. 1938*, so daß wir in diesem grünen Geschirr zumindest das Kaffeegeschirr der II. Klasse sehen dürfen. Die Stücke ohne Jahreszahl dürften älter sein, aber wir wissen nicht, ob sie schon vor 1914/18 üblich waren. Auch besitzt das Deutsche Schiffahrtsmuseum kein grün-goldenes Eßgeschirr, so daß letzteres für die II. Klasse vielleicht ganz anders aussah. Wir können nur festhalten, daß die andere Farbgebung zumindest 1938 ein entscheidendes Kriterium für die Unterscheidung zwischen dem Geschirr I. und II. Klasse bildete.

Weiter besitzt das Deutsche Schiffahrtsmuseum vom Norddeutschen Lloyd Teile von Geschirrsätzen mit blauem Rand und Reedereizeichen, von Sätzen mit rotem Rand und Reedereizeichen sowie dickes Steingutgeschirr ohne Randdekor nur mit Reedereizeichen, wobei – wie oben bemerkt – mangels datierender Inschriften nicht entschieden werden kann, was vor und was nach dem Ersten Weltkrieg entstanden ist.

Daß diese unterschiedlichen Randverzierungen nicht auf unterschiedlicher Zeitstellung beruhen, sondern für unterschiedliche Klassen von Passagieren, eventuell auch für die Mannschaften gedacht waren, läßt sich an einem Foto (Abb. 12) von der gedeckten Tafel des Speisesaals III. Klasse des HAPAG-Dampfers *IMPERATOR* (1913) ablesen.¹⁹ Auf dem bunt gewürfelten Tischtuch sehen wir die schon bekannten dicken Steingutteller ohne Randdekor, aber mit Reedereizeichen. Auch sind statt der Messer mit Silbergriff, wie wir sie aus der I. Klasse kennen, solche mit dunklem Holzgriff gedeckt. Weitere Recherchen in der schriftlichen und bildlichen Überlieferung sowie die Befragung von ehemaligen Besatzungsangehörigen wird sicherlich in einiger Zeit auch die noch ausstehende richtige Zuweisung der Geschirre mit rotem und blauem Rand ermöglichen, die ich hier noch nicht beibringen kann. Für die Zwischendeckspassagiere dagegen kann ich die entscheidenden Schriftquellen bereits vorlegen:

Um deren Bordgeschirr für die Zeit um 1900 angemessen beurteilen zu können, muß man zunächst wissen, daß die Auswanderer in den Zwischendecks der Segelschiffe des 19. Jahrhunderts ihr Eßgeschirr noch selber mitbringen mußten.²⁰ Erst das *Gesetz für das Auswanderungswesen vom 9. Juni 1897*, das am 1. April 1898 in Kraft trat, bestimmt in § 24: *Die Beköstigung darf nicht den Auswanderern überlassen bleiben. Denselben sind in mindestens drei täglichen regelmäßigen Mahlzeiten die Speisen gehörig zubereitet, in angemessener Abwechslung und in den aus dem Verhältnisse zu dem vorschriftsmäßig mitzunehmenden Provianten sich ergebenden Mengen zu verabreichen; auch ist die vorgeschriebene Menge Trinkwasser sowie das zum Essen und Trinken nöthige Geschirr zu liefern.*²¹

Weil die durch dieses Gesetz schließlich durchgesetzten Verbesserungen sich deutlich von den schlechteren vorigen Verhältnissen abhoben, konnten die Reedereien aus diesem Gegensatz sogar noch eine Werbemöglichkeit ableiten, was uns ganz unerwartete Schriftquellen zum Geschirr im Zwischendeck beschert. So konnte z.B. der Norddeutsche Lloyd in seiner Festschrift rühmend hervorheben: *Die Einrichtungen für Einnahme der Mahlzeiten haben im Zwischendeck ebenfalls wesentliche Veränderungen erfahren. Zunächst ist der Reinlichkeit wegen durchweg das Emaille-Eßgeschirr eingeführt. Während ferner in früheren Zeiten der Zwischendecker seine Mahlzeit einnahm, wo er ging und stand, während ihm jedenfalls keine besonderen Essräume zur Verfügung standen, sind heute im Zwischendeck die Lagerstätten in die Mitte gerückt, während an den Bordwänden Tische und Bänke ange-*



Abb. 12 *Der gedeckte Mittagstisch im Speisesaal III. Klasse des HAPAG-Dampfers IMPERATOR (1913 (nach U. Blumenschein).*

ordnet sind, welche sowohl zum Einnehmen der Mahlzeiten dienen, wie sie auch sonst dem Zwischendecker, abgesehen von seiner Lagerstatt, Platz bieten, der früher nicht vorhanden war.²²

Auf der 1914 von der HAPAG, der Hamburger Konkurrenz des NDH, in Dienst gestellten VATERLAND sind die Zwischendeckseinrichtungen²³, die genau dieser Beschreibung

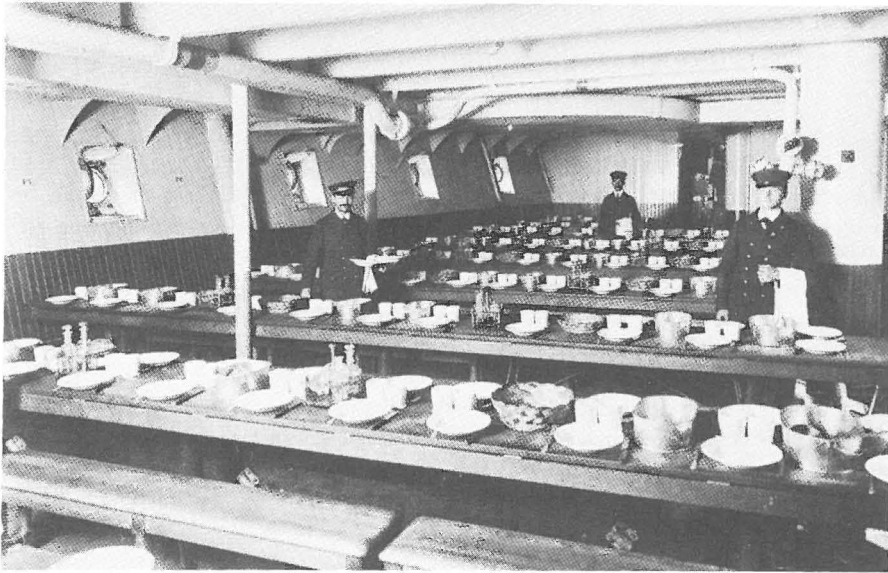


Abb. 13 Der gedeckte Mittagstisch für Zwischendeckspassagiere des HAPAG-Dampfers VATERLAND (1914) (nach U. Blumenschein).

entsprechen, sogar fotografiert worden (Abb. 13). Bänke ohne Lehnen und Tische ohne Tischtuch reichen von der Bordwand in den Raum hinein und tragen das einfache Emaille- (oder Steingut?)-Geschirr, die Terrinen aus blankem Metall, Gewürzständer aus Glas und Brotkörbe. Es ist alles sauber, zweckmäßig und funktionsgerecht, aber nicht mehr. Denn alles weitere hätte mehr Geld gekostet. Zugunsten einer möglichst preiswerten Passage verzichtete der »Zwischendecker« jedoch auf allen überflüssigen Komfort, denn wenn er überhaupt noch weiteres Geld hatte, wollte er das nutzen, um sich jenseits des Meeres eine neue Existenz aufzubauen.

Und doch gab es auch unter den Zwischendeckspassagieren solche, die ihrer heimlichen Sehnsucht nach der *besseren Welt da oben* Ausdruck zu verleihen wußten. Wir hatten gesehen, daß sich die Tafel der I. Klasse nicht nur durch das weiße Tischtuch, die Servietten, den Blumenschmuck, die silbernen Tafelaufsätze mit ihren Früchten und die vielen Weingläser, sondern auch durch die offenen Weinflaschen an jedem Platz (Abb. 9) signifikant von dem blanken Tisch mit dem einfachen Geschirr des Zwischendecks unterschied. Von all diesen Herrlichkeiten waren das Tischtuch und Geschirr Eigentum der Reederei, die Blumen und Früchte leicht verderblich, aber die Weinflasche käuflich, für gewisse Zeit wertbeständig und auf alle Fälle transportfähig. Solche Überlegungen müssen einen deutschen Auswanderer bewogen haben, sozusagen als Status-Symbol der I. Klasse auf dem Schiff eine Flasche Rotwein, nämlich Marcobrunner, Jahrgang 1900 mit dem Reedereizeichen des Norddeutschen Lloyd zu erwerben. Er hat diese Flasche nie geöffnet (Abb. 14), also den Wein nie getrunken, aber er hatte sie täglich vor Augen, denn er eröffnete in New York eine Gaststätte, in der diese Flasche einen Ehrenplatz erhielt. Im Laufe der Zeit ist der Korken eingetrocknet, der Wein verdunstet und der Wirt gestorben. Seine Nachfahren haben die symbolträchtige Flasche dem Deutschen Schifffahrtsmuseum gestiftet und dazu diese Geschichte erzählt, die hier als Dank des Museums schriftlich festgehalten und der Öffentlichkeit bekanntgemacht sei.

Das Bordgeschirr der Besatzung von Handelsschiffen größerer Reedereien (= Reedereigeschirr)

Da die größeren Reedereien zwar eigenes Bordgeschirr anfertigen ließen, dieses aber weder mit Schiffsnamen noch mit Jahreszahlen (jedenfalls nicht vor 1937) beschrifteten, sondern darauf nur den Namen und die Flagge bzw. das Wappen der Reederei wiedergaben, ist bei den von letzteren in Fahrt gehaltenen Passagierdampfern das Geschirr für Passagiere mit den zur Verfügung stehenden Mitteln nicht vom Geschirr für die Besatzungen zu trennen. Das DSM besitzt überhaupt nur eine einzige Gabel der HAPAG, die durch das auf der Rückseite eingeprägte Wort *Messe* als Besatzungsbesteck ausgewiesen ist, wobei das Material (Silber) für die Offiziersmesse spricht. Wer also etwas über das Geschirr der Besatzung erfahren will, muß es bei jenen Reedereien suchen, die keine Passagiere beförderten. Je kürzere Zeit solche Reedereien bestanden und je weniger Schiffe sie besaßen, desto genauer läßt sich dieses Bordgeschirr zeitlich und für ein individuelles Schiff mit bestimmter Besatzung festlegen.

Eine solche kurzlebige, aber nichtsdestoweniger gut ausgestattete Reederei war die Deutsche Ozean-Reederei GmbH. in Bremen, die mitten im Krieg (1916) zwei Handels-U-Boote in Fahrt setzte, um damit die englische Blockade der Nordsee zu unterlaufen.²⁴ Von diesen unbewaffneten Handels-U-Booten ist U-BREMEN 1916 aus ungeklärten Gründen mit Mannschaft und Ladung verlorengegangen, so daß von ihm auch keinerlei Geschirr erhalten ist. Das Schwesterschiff U-DEUTSCHLAND dagegen hat ab 14. Juni 1916 zwei Fahrten von Deutschland nach Baltimore und zurück gemacht. Dieses Schiff hatte vor der mittschiffs gelegenen Zentrale an Backbord eine kleine Küche (Pantry), daneben das WC für Offiziere und gegenüber die kleine Offiziersmesse für maximal 6 Personen. Vorn und achtern gab es für die Mannschaften Räume, die auch jeweils einen festen oder wenigstens klappbaren Tisch hatten.²⁵ Man muß diese Raumaufteilung kennen, wenn man die beiden kurzen Abschnitte verstehen will, in denen Kapitän König in seinem ausführlichen, gedruckten Bericht von der ersten Reise das Leben an Bord beschreibt.²⁶ Als auf der Ausreise der englische Sperrgürtel unterlaufen war, legte er das Boot für eine Erholungspause nachts einfach auf den Meeresboden.

Diese Nacht auf dem Meeresgrunde ... war eine rechte Erholung für uns alle. Man konnte sich wieder einmal richtig waschen und sich dann ordentlich niederlegen ... Vorher aber haben wir getafelt, ganz regelrecht getafelt. Die beiden Grammophone spielten, und wir ließen die Gläser klingen, die – irgendwo aus Höflichkeit – mit französischem Champagner gefüllt waren. Unser Stucke aber, die treue Seele, Steward, Hilfskoch und Mädchen für alles, bediente uns mit einer ernsten Feierlichkeit, als wäre er noch immer Steward im Speisesaal der KRONPRINZESSIN CÄCILIE; als wäre er niemals fast ein ganzes Jahr in französischer Gefangenschaft gewesen, um jetzt in x Meter Tiefe auf U-DEUTSCHLAND zu hantieren, wo er in unserer gemütlichen Messe immer neue Künste entwickelt und es versteht, in der Miniaturpantry und in ein paar Schubladen ungeahnte Mengen von Tischzeug und Bestecken zu verstauen.

Bei der Heimfahrt herrschte gutes Wetter und kurz vor Erreichen des englischen Sperrgürtels wurde wieder eine Pause auf dem Meeresgrund eingelegt: *Wir kamen erst jetzt so recht dazu, die bequeme und praktische Inneneinrichtung des ganzen Bootes, die Kabinen und unsere gemütliche kleine Messe zu genießen. Wie oft haben wir, wenn wir um den Tisch in der Messe versammelt waren, und das Grammophon spielen ließen, dankbar dessen gedacht, der unserem Boot nicht nur die seetüchtige Form erfand, sondern ihm auch eine Einrichtung baute, in der sich ein recht erträgliches Leben selbst in der Untersee führen ließ.*



Abb. 14 Eine Flasche Marcobrunner Rotwein von 1900, gekauft an Bord eines Lloyd-Dampfers von einem Zwischendeckspassagier.



Abb. 15 Bordgeschirr des Handels- und U-Bootes DEUTSCHLAND (1916) Deutsches Schiffahrtsmuseum, Bremerhaven (Foto Laska).

Wenn da unser braver Stucke, stets gleichmäßig ernst blickend aus seinem ehrlichen Gesicht mit dem erstaunten Ausdruck und den weißblonden Haaren, eine Flasche guten kalifornischen Rotwein vor uns hinstellte, während wir gemütlich »irgendwo« auf dem Grund lagen und über uns in x Meter Höhe ein tüchtiger Kanalwind pfiff, dann konnte man sich ohne besondere Phantasie wie ein zweiter Kapitän Nemo vorkommen ...

Als 1917 die diplomatischen Beziehungen zwischen Deutschland und den USA abgebrochen wurden, ist U-DEUTSCHLAND an die Kaiserliche Marine überstellt und zum U-Boot-Kreuzer umgebaut worden. Vor der Überstellung wurde das Bordgeschirr an die Besatzung abgegeben und durch das gewöhnliche Marinegeschirr ersetzt. Einige Teile des alten Geschirrs fanden Verwendung im Haushalt von Willy Drechsler, dem Ersten Offizier der U-DEUTSCHLAND, der also auch zusammen mit Kapitän König die beschriebenen kleinen Feiern in der Offiziersmesse mitgemacht hatte. Später wurde er Generalinspektor des Norddeutschen Lloyd in New York und nahm das Geschirr mit. Sein Sohn Edwin Drechsler hat es schließlich dem Deutschen Schiffahrtsmuseum geschenkt. Weitere Teile konnten im deutschen Kunsthandel erworben werden, so daß das DSM jetzt folgende Stücke der Frühstücks- und Mittagstafel besitzt, die alle eine umlaufende Randverzierung in der Form eines glatten tiefblauen Bandes aufweisen, das von beiden Seiten ein weißes Wellenband einschließt, bei dem in jedem Wellenberg und Wellental ein kleines blaues Quadrat sitzt. Das Reedereizeichen, die rotweiße Bremer Speckflagge mit einem blauen Schlüssel auf weißem Feld in der linken oberen Ecke, findet sich bei den Tellern auf der Fahne, bei den höheren Geschirrteilen leicht nach oben verschoben in der Mitte der Wand, fehlt jedoch auf Untertassen, dem Unterteil der Butterdose und auf dem Deckel der Teekanne (Abb. 15).

Eine Butterdose aus feinem Porzellan (Ø 17 cm, H 5 cm); unter dem Boden unter der Glasur in grüner Farbe das Zeichen und der Namenszug der Firma *Hutschenreuther* mit Orts- und latinisierter Landesangabe: *Selb BAVARIA*; auf der Glasur der grüne Stempel *ELLA* und der rote, in ein Oval eingefasste Stempel *J. C. Kipp. Kiel*. Der zugehörige Deckel (Ø 11,5 cm, H mit Knauf 7,6 cm) trägt keine Inschriften.

Eine Teekanne aus feinem Porzellan (Ø 13,7 cm, H 11,2 cm); unter dem Boden die gleichen grünen bzw. roten Inschriften der Firmen Hutschenreuther/Selb und Kipp/Kiel wie bei der Butterdose. Der Deckel mit Knauf (Ø 9,7 cm, H 6,2 cm) trägt keine Inschrift.

Drei Tassen aus feinem Porzellan (Ø ohne Henkel 8,4 cm, H 5,8 cm) ohne Bodeninschrift.

Zwei Untertassen aus feinem Porzellan (Ø 14,3 cm, H 2,3 cm); unter dem Boden unter der Glasur eingepreßt: 314/A.

Vier Frühstücksteller aus dickerem Porzellan oder Steingut? (Ø 19,8 cm, H 2,4 cm), unter dem Boden unter der Glasur eingepreßt: 20, auf der Glasur der grüne Stempel: J.C. Kipp, Kiel, 15.

Ein kleiner flacher Teller aus dickerem Porzellan oder Steingut? (Ø 16,3 cm, H 2,1 cm); unter dem Boden unter der Glasur eingepreßt: 16, auf der Glasur der grüne Stempel: J.C. Kipp, Kiel, 15.

Zwei große flache Teller aus dickem Porzellan oder Steingut? (Ø 25 cm, H 2,6 cm); unter dem Boden unter der Glasur eingepreßt: 25, auf der Glasur der grüne Stempel: J.C. Kipp, Kiel, 15.

Zwei tiefe Teller aus dickem Porzellan oder Steingut? (Ø 25 cm, H 4,2 cm); unter dem Boden unter der Glasur eingepreßt: 25, auf der Glasur der grüne Stempel: J.C. Kipp, Kiel, 15.

Ein Vorlegeteller aus dickem Porzellan oder Steingut? (Ø 32 cm, H 4,2 cm); unter dem Boden unter der Glasur eingepreßt: 32 und in einem Oval der Firmenname mit Ort: Bauscher, Weiden; auf der Glasur der grüne Stempel: J.C. Kipp, Kiel 16.

Obwohl alles Geschirr den gleichen Dekor aufweist und obwohl alle Teile von der Kieler Firma J.C. Kipp an die auf der Kieler Germania-Werft gebaute U-DEUTSCHLAND geliefert wurden, ist das Geschirr in zwei verschiedenen Materialstärken ausgeliefert worden. Auffälligerweise sind alle Teller aus dem dickeren Material, was auf den ersten Blick als Spezialanfertigung zur Herabsetzung der Bruchgefahr im Bordbetrieb gedeutet werden könnte. Da aber die nicht minder bruchgefährdete Butterdose einen noch größeren Durchmesser hat als der kleine flache Teller und trotzdem aus dünnem Markenporzellan (Hutschenreuther) besteht, könnte in der unterschiedlichen Materialstärke auch ein anderer Unterschied zum Ausdruck kommen, nämlich der zwischen Offiziersmesse und Mannschaftsräumen. Leider können wir in dieser Frage z.Z. keine Sicherheit gewinnen, weil von keinem Geschirrtell eine dünne und eine dicke Ausgabe in unsere Sammlung gelangt ist und die von mir bisher geprüften Schriftquellen darüber auch keine Aussagen machen.

Aufschlußreich ist schließlich noch der Vergleich des tatsächlich erhaltenen Geschirrs mit den wenigen Angaben des Kapitäns der DEUTSCHLAND zu den Feiern in der Messe. Das Geschirr war so selbstverständliche Umgebung, daß es zumindest nicht als Bestandteil der alltäglichen oder festlichen Tafel genannt wurde. Erwähnenswert fand Kapitän König lediglich die *paar Schubladen* in der *Miniaturpantry*, weil es nämlich ein schwer zu lösendes Problem war, darin nach jeder Mahlzeit *ungeahnte Mengen von Tischzeug und Bestecken zu verstauen*. Neben dieser Besonderheit des U-Boot-Alltags stellt der Kapitän noch zwei weitere Besonderheiten heraus, nämlich, daß wenigstens einmal auf jeder Hin- bzw. Rückreise *regelmäßig getafelt* wurde, wobei Champagnerflaschen geöffnet wurden und die Gläser klangen. Auf der Rückreise waren es Flaschen kalifornischen Rotweins, die man in Amerika mitgenommen hatte. Der Champagner war also hier der Inbegriff besonderer Tafelfreude nach glücklicher Durchführung des schwierigsten Teils des Unternehmens, während die Weinflasche einen mehr besinnlichen festlichen Abend kennzeichnete, keinesfalls die gewöhnlichen Mahlzeiten in der Offiziersmesse, denn der Kapitän hatte das U-Boot auch für dieses Fest auf Grund gelegt.

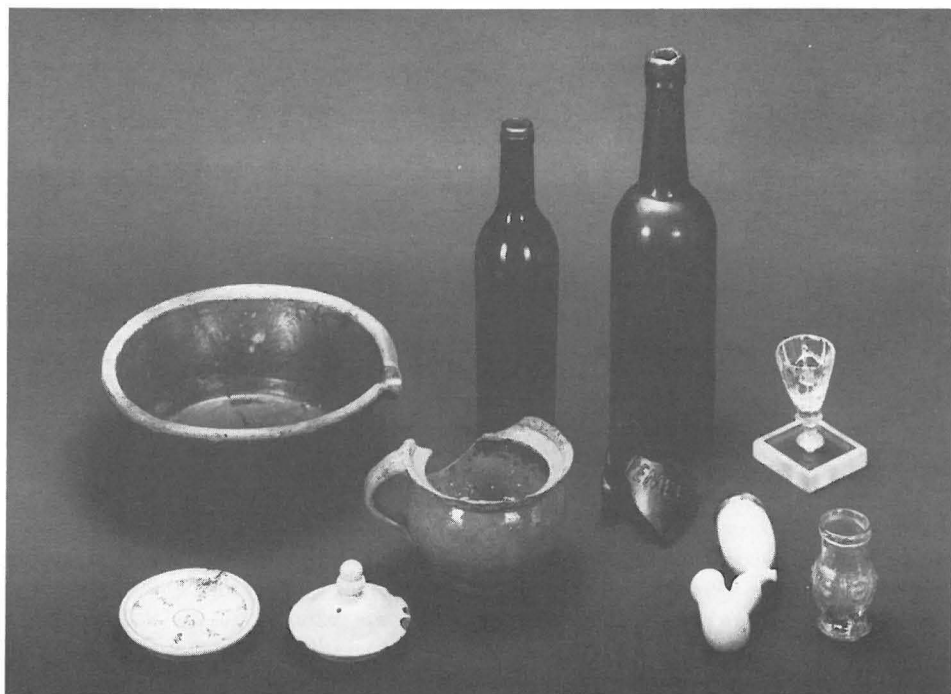


Abb. 16 Bordgeschirr eines kleinen hölzernen Frachtseglers nach den Grabungsbefunden von Köhlen, Krs. Cuxhaven.

a) Satte, b) Henkeltopf, c) Teekannendeckel, d) Untersetzer, e) Pfeifenkopf, f) kleines Stielglas, g) Scherben einer Bierflasche, h) Flaschen für Cognac und andere Alkoholika, i) Blumenvase.

Insgesamt zeigt unsere bisherige durchaus repräsentative Umschau unter dem Bordgeschirr, daß sowohl der Kaiser auf seinen Yachten als auch die großen Reedereien für ihre Passagiere Spezialanfertigungen von Geschirrsätzen benutzten, die allesamt nach bestimmten Mustern hergestellt waren. Mochten sie aus feinstem Porzellan, grobem Steingut oder gar Emaille bestehen, sie alle trugen die Firmenzeichen bzw. heraldische Zeichen ihrer Besitzer, der großen Reedereien bzw. des Kaisers. Hinzu kamen noch, je nach Sozialstand, goldene oder farbige Ränder, die in den unteren Schichten fehlten. Aber gerade mit diesen schichtenspezifischen Unterschieden war das Bordgeschirr sowohl des Kaisers als auch der großen Reedereien uniform. Schließlich ist noch zu bemerken, daß in allen Schichten Champagner und/oder Wein als Höhepunkt der Tafelfreuden galt, ständig ausgeschenkt an den Tafeln des Kaisers und der I. Klasse, für den glanzvollen Höhepunkt einer langen Reise hervorgehoben in der Offiziersmesse des Handels-U-Bootes DEUTSCHLAND und als Status-Symbol der Oberklassen gekauft, aber nie getrunken von einem Zwischendeckspassagier.

Das Bordgeschirr der Kleinunternehmer aus Küstendörfern

Nach völlig anderen Gesichtspunkten war das Bordgeschirr dort zusammengestellt, wo selbständige Kleinunternehmer ihre hölzernen Küstensegler für Gütertransport oder Fischfang einsetzten. Den aufschlußreichsten Einblick in die Ausstattung dieser kleinen

Küstensegler mit Bordgeschirr gewann das Deutsche Schiffahrtsmuseum 1984 durch die Ausgrabung eines ursprünglich ca. 14 m langen hölzernen Einmasters, der bald nach 1900 bei Köhlen, Kr. Cuxhaven, am Oberlauf des kleinen, bei Bremerhaven in die Weser mündenden Küstenflusses Geeste, aufgegeben und von Moor überwachsen worden war.²⁷ Das kleine, flachbodige Frachtschiff hatte nacheinander Koks, Sand, Ziegelsteine und Klinker transportiert, wie kleine Ladungsreste in unzugänglichen Ecken bezeugen. Achtern war eine kleine Kajüte eingebaut gewesen, von der aber nur noch im unteren Bereich Spuren vorhanden waren. Ein kleiner eiserner Herd und ein Vorrat von kleinen Steinkohlebrocken zeigen, wie darin gekocht wurde. Zusammenpassende Scherben des Kajütgeschirrs lagen weit über das Schiff verteilt, so daß mit einer Beraubung des aufliegenden Fahrzeugs zu rechnen ist. Dementsprechend unvollständig ist die Geschirrrausrüstung auf uns gekommen. So fehlte z.B. jegliches Besteck. Geborgen wurden folgende Stücke (Abb. 16):

Eine flache Satte von konischer Form aus hochgebrannter Irdenware, innen und außen mit brauner Lehmglasur. In den außen verstärkten Rand, der oben unglasiert ist, ist ein Ausguß eingedrückt. Der Scherben ist jetzt bräunlich-grau, was aber durch die Lagerung im Moorwasser bedingt sein kann (Ø 22 cm, H 7,4 cm).

*Das braune Geschirr war auf Grund seines widerstandsfähigen Scherbens, seiner haltbaren braunen Glasur sowie seiner guten Kocheigenschaften auch im städtischen Haushalt weit verbreitete, als ihm um 1850 gußeiserne Töpfe und Pfannen den Platz um die Gunst der Hausfrau streitig machten ... Nach der Jahrhundertwende bekamen die Töpfer die Konkurrenz des zunehmend produzierten Emaillegeschirrs zu spüren ... Wegen ihres niedrigen Preises blieben die Töpfererzeugnisse bei den ärmeren Volksklassen allerdings weiterhin beliebt ... Um 1900 galt braunes Eßgeschirr in der Stadt wie auch bei wohlhabenderen Bauern auf dem Land als wenig fein, so daß sie es den Diensthofen überließen, selbst aber Porzellan- und Steingutteller bevorzugten. Es entwickelte sich eine regelrechte Hierarchie des Geschirrs, die sowohl Fragen des Geschmacks wie der sozialen Schichtzugehörigkeit berührte.*²⁸

Wie im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts, als das Köhlener Schiff an seinem letzten Landeplatz liegenblieb, die braune Satte bewertet wurde, macht folgende Schilderung aus einem niederschlesischen Dorf deutlich: *Um 1910 holte ich mir als 4-5-jähriger Junge morgens für meinen gezuckerten Milchkaffee aus der Schenkbank einen braunglasierten Napf. Diese dickwandigen Näpfe waren innen und außen braun glasiert; der obere Rand mit rosafarbenem Scherben war ohne Glasur und wurde gern zum Schärfen von Messern benutzt. Heute werden solche plumpen Schüsseln nur noch für Hunde- und Katzenfutter verwandt. Damals waren sie das Eßgeschirr für die Mägde und Knechte, und das war schon ein Fortschritt, denn die meisten Familien des Dorfes saßen mittags und abends um den Tisch und löffelten gemeinsam aus der einen Schüssel in der Tischmitte die Suppe oder die speckangemachten Rübrkartoffeln.*²⁹

Während man die Satte an vielen Töpferorten auch Norddeutschlands herstellte, wurde der kleine bauchige Henkeltopf (Ø 12 cm, H 7,5 cm) aus gelbglasierter Irdenware als typische Bauernkeramik an der oberen Werra im thüringischen Gerstungen oder Umgebung getöpft. Die breite Randlippe läßt auf einen ursprünglich zugehörigen Deckel schließen. Die in bunten Farben aufgemalte Blume mit ihren grünen farnkrautartigen Blättern und weißen runden Blütenblättern, wie sie für Gerstunger Irdenware der Zeit um 1890 typisch ist, wurde so angebracht, daß an der Bruchstelle darüber mit einem quer zum Henkel stehenden Ausguß zu rechnen ist, wie er ebenfalls in Gerstungen üblich war.³⁰

Umgekehrt blieb von der Teekanne nur der durch langen Gebrauch stark abgestoßene Deckel (Ø 8,3 cm, H 3,5 cm) aus stark krakeliertem Steingut erhalten, mit dem für Teekannendeckel kennzeichnenden kleinen Loch zum Entweichen des Dampfes nach Einfüllen

des kochenden Wassers. Das kostbarste Stück dieser bunt zusammengewürfelten Geschirrausstattung ist ein kleiner Untersetzer aus dickem weißen Porzellan mit einem aus blauen Strichen aufgebauten Blumenmuster (Ø 9,4 cm, H 1,5 cm). Es ist nur nicht recht klar, was auf seiner stark reliefierten Oberfläche eigentlich stehen sollte. Ebenfalls aus weißem Porzellan besteht der mit einem Metalldeckel verschließbare, zweiteilige Kopf einer langgestielten Tabakspfeife. Eindrucksvoll ist auch die Glassammlung von diesem Schiff. Ein kleines konisches Stielglas (Ø 4,5 cm, H noch 7,8 cm), dessen Fuß abgebrochen war, ist für Wein zu klein; es diente dem Genuß schärferer Getränke. Außerhalb der Kajüte in dem für die Ladung vorgesehenen Schiffsrumpf fanden sich zwei Scherben einer braunen Bierflasche, deren Inhalt nach der teilweise erhaltenen Inschrift in der Bremerhavener Karlsburg-Brauerei abgefüllt war. Dieses Bier wurde selbstverständlich ohne besonderes Trinkgefäß aus der Flasche getrunken. Zum Füllen des Trinkglases lag eine ganze Batterie verschiedenartiger grüner Flaschen zusammen mit einer weißen versteckt unter dem doppelten Boden im Kajütenbereich. Die Inschrift *vieux cognac* auf einer der Flaschen gibt eine Vorstellung von dem gut verkorkten Inhalt auch der anderen, der mit einer Ausnahme leider nicht mehr bestimmbar war, weil die Moorpflanzen durch die Korken hindurchgewachsen waren, um den Inhalt für sich zu verwerten. Bestimmbar blieben lediglich Reste von Lebertran³¹ in einer Flasche. Unter dem Kajütboden hat demzufolge die »Bordapotheke« des Schiffers gelegen, die für jede Situation einschließlich der Begießung eines Frachtabschlusses den richtigen Tropfen zu bieten hatte. Daß dieses Flaschenlager nicht angetastet wurde, beweist, daß nicht der Eigner, sondern andere Personen die Kajüte durchstöbert hatten. Möglicherweise ist der Eigner nach seiner Landung bei Köhlen krank geworden oder gar gestorben.

In der auffälligen Uneinheitlichkeit seiner Zusammensetzung, bei der nicht zwei Stücke zusammenpassen, entspricht diese Geschirrausstattung ganz auffallend der des Arbeiterhaushaltes meiner eigenen Großmutter, die 1909 in Bremen geheiratet hat. Sie besaß auch wenigstens eine braune Satte, sowie Teller und Kaffeekanne aus Steingut für den Alltag. Ihr bunter Milchtopf kam jedoch nicht aus Thüringen, sondern aus Bunzlau in Schlesien, woher ihr Mann stammte, und ihr weißes Porzellanservice mit blauen Blumen benutzte sie nur an Festtagen für Besuch. Auf dem Köhlener Schiff entspricht die Teekanne den Trinkgewohnheiten der friesischen Küstenzone; die Bierflasche wird in einer Pause während der schweren Arbeit des Löschens oder Ladens der Baustoffe getrunken worden sein. Ob die Satte tatsächlich als Eßgeschirr eines Schiffsknechtes angesprochen werden darf, müßte allerdings noch genauer untersucht werden, denn von der Zusammensetzung der Mannschaft haben wir noch keine sehr klaren Vorstellungen.

Die geringe Schiffsgröße läßt sogar an einen Einhandsegler denken. Jedenfalls werden z.B. auf dem Oderhaff kleine, binnenfahrende Frachtschiffe, die Heuer, allein von dem Eigner selbst gesegelt. Er wurde meist als »Böter« bezeichnet und beförderte genau das Massengut, das wir auch vom Köhlener Schiff kennen: Ziegel, Sand, Brennstoffe und anderes mehr, trieb häufig für eigene Rechnung bescheidenen Handel und besorgte auch das Laden und Löschen per Handkarre selbst. Wolfgang Rudolph³² hat das unvorstellbar entbehrungsreiche Bordleben dieser »Böter« so dargestellt: *An geregelte Essenszeiten war weder im Hafen noch unter Segel zu denken. Die ausgefallene Mahlzeit wurde öfter als bekömmlich durch den Schluck aus der Buddel ersetzt. Statt abends das Logis zu heizen, warf man sich – nach 12, 15 Stunden Karrenfron – todmüde und verschwitzt in voller Kleidung auf die Koje. Kein Wunder, daß viele Schiffer von chronischen Magenleiden ebenso wie von Rheuma geplagt waren. Auf Körperpflege gaben diese Männer wenig. Manche Heuerkajüte soll, nach Berichten der Alten, unbeschreiblich verwahrlost ausgesehen haben: auf der Herdplatte standen unabgewaschene Töpfe und Pfannen. Das Bettzeug lag ungelüftet und*

schmutzig in der Koje. Der Zylinder der Hängelampe war schwarz verrußt. Im Proviant-schapp fanden sich schimmeliges Brot, verdorbene Essensreste, schmierige Teller, angeschlagene Blechtassen, abgebrochene Gabeln.

Um 1900 wurde die Mitarbeit der Schifferfrau mehr und mehr charakteristisch für die Frachtsegelei auf dem Oderhaff. *Sie verrichtete die Decksarbeit auf dem Vorschiff: das An- und Ablegen genau wie die Segelbedienung. Sie karrte Ziegel, stapelte Kacheln und Kloben und sorgte mit Heizen, Kochen, Backen und Wäschewaschen dafür, daß das Leben an Bord dieser kleinen Fahrzeuge menschenwürdiger verlief. Seither waren die Kajüten sauber und geheizt, gab es Bilder an den Wänden, geputzte Messinglampen, Blumen in der Vase und Gardinen vor den Bullaugen.*

Unter den im Köhlener Schiff gefundenen Gegenständen bringen zwei oder drei eine karge Behaglichkeit der nicht eben reich ausgestatteten Kajüte zum Ausdruck: Es gab tatsächlich eine kleine Vase aus billigem formgeblasenen Glas (Ø 4,4 cm, H 6,9 cm), was die zumindest zeitweilige Anwesenheit der Schifferfrau an Bord sehr wahrscheinlich macht. Auch der schon beschriebene gelbglasierte Henkeltopf mit der bunten Blumendarstellung auf der Schauseite ist nicht das, was man bei der oben geschilderten reinen Männerwirtschaft vermuten würde. Schließlich aber besaß der Schiffer noch eine lange Tabakspfeife, deren zweiteiliger Porzellankopf mit einem Metalldeckel verschlossen werden konnte. Solche Pfeifen kann man nicht während der harten Arbeit rauchen, sondern nach Feierabend, wenn man die nötige Muße hat, die Arbeit des Tages noch einmal zu bedenken und sich die Pläne für den kommenden Tag zurechtzulegen. Zumindest ist auch das Behagen beim Rauchen dieser langen Pfeife größer, wenn man dabei nicht ganz allein ist.

Aber diese Pfeife ist noch mehr als das bloße Anzeichen dafür, daß sich der Schiffer nach getaner Arbeit eine kurze Zeit der Muße gönnte. Sie hatte für den Schiffer selber durchaus die Qualität eines Standeszeichens. Das erkennt man schon daran, daß es aus dem gesamten Schiffsinventar nur für dieses Prestige-Objekt auch Gegenstücke in der Bild- und Sachüberlieferung aus den Kreisen der Schifffahrt gibt: 1892 ließ sich der friesische Kapitän Johann Adam Leiss aus Langeoog mit einer solchen Pfeife im Mund porträtieren (Abb. 17). Er segelte oft mit der Kuff META (ein flachbodiges Fahrzeug mit anderthalb Masten) zu norwegischen und russischen Häfen und investierte seinen Handelsgewinn in Hotels und ein Badehaus auf seiner Heimatinsel.³³ Aber auch über den ostfriesischen Küstenbereich hinaus hatte diese Pfeife der Kleinunternehmer im Bereich der Schifffahrt in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ranganzeigende Bedeutung. So besitzt z.B. das städtische Museum in Hitzacker den 1858 hergestellten Pfeifenkopf des Schiffbaumeisters Johann Lotzer aus Neu-Dötzing. Darauf ist zu sehen, wie ein Binnenschiff kalfatert wird. Auf der Rückseite steht die Inschrift: *Die Schiffbauer sind lustige Knaben, wenn sie Bier und Brandwein haben. Ohne Bier und Brandwein kann kein Schiffbauer lustig sein* (Abb. 18). Während die beiden anderen Pfeifenköpfe rein weiß waren, wie man sie überall kaufen konnte, hatte Johann Lotzer den seinen extra für sich bemalen und mit Namen, Jahreszahl und Inschriften versehen lassen, wodurch die Funktion als Prestige-Objekt noch stärker zum Ausdruck gebracht wird.

Zugleich zeigt der Inhalt dieser Pfeifeninschrift, daß sogar noch das sehr unvollständige Inventar des Köhlener Schiffsfundes durchaus repräsentativ ist für eine genau umschreibbare Schicht von Kleinunternehmern der Schifffahrt und des Schiffbaus, denn außer der Pfeife ist auf dem Köhlener Schiff auch das Biertrinken durch die Reste der Bierflasche und das Trinken von *Brandwein* durch das kleine Stielglas und die Cognac-Flasche belegt. Die Flasche aus entfärbtem Glas ist wahrscheinlich als Korn-Flasche anzusprechen. Eine Sektflasche war in dem ganzen Sortiment nicht vorhanden, aber mit dem Cognac und dem kleinen Stengelglas hatte bereits eine Trinkgewohnheit der oberen Gesellschaftsschicht auf die-



Abb. 17 Kapitän Johann Adam Leiss von Langeoog mit langstieliger Tabakspfeife. Aquarell von Mathilde Block-Niendorf, 1892. Deutsches Schiffahrtsmuseum, Bremerhaven (Foto Laska).

Abb. 18 Pfeifenkopf des Schiffbauers Johann Lotzer aus Neu-Dötzing, 1858. Städtisches Museum Hitzacker (Foto Laska).

ses dörfliche Milieu abgefärbt: das Glas mit seinem konischen Kelch, dem Ring darunter, dem kurzen Stiel und dem Ring über dem abgebrochenen Fuß, gleicht genau dem Weinbrandglas des Prinzen Heinrich (Abb. 6). Mit diesem Glas und dem Cognac wird sich der Schiffer zum Begießen von Geschäftsabschlüssen auf anspruchsvolle Kunden eingestellt haben.

Sonst schließen nicht nur die gleichen Rauch- und Trinkgewohnheiten, sondern auch dieselben dörflichen Standorte (Neu-Dönitz, Langeoog und Köhlen zumindest als letzter Liegeplatz) und die relativ kleinen hölzernen Schiffe diese Kleinunternehmer trotz der Entfernungen zwischen den Orten zu einer gleichartigen Gruppe zusammen, so daß auch die Bauernkeramik auf dem Köhlener Schiff dieses Milieu präzise kennzeichnet.

Im gleichen dörflichen Milieu ist auch der Fischersohn Jan Kinau in Finkenwerder bei Hamburg aufgewachsen, und da er unter dem Pseudonym »Gorch Fock« zu literarischen Ehren gelangt ist, haben diese Kleinunternehmer in dem 1912 erschienenen Fischerroman »Seefahrt ist not!« auch eine lebendige Schilderung erfahren³⁴, wie sie gewöhnliche historische Quellen nicht hergeben können.

Die Handlung spielt im späten 19. Jahrhundert auf dem Finkenwerder Fischkutter LAERTES, dessen Eigner Fischer und Kapitän zugleich ist und der kurz »de Schipper«

genannt wird. Weiter gehört zur Besatzung der Knecht oder Bestmann, der den Schipper im Wachtdienst ablöst, und der Jung, der zugleich Koch ist. Solche Drei-Mann-Besatzungen scheinen auch für viele andere Kleinschiffe typisch gewesen zu sein.

Die Schilderung der Mahlzeiten dieser Besatzung kommt selten vor und beschränkt sich auf zwei stereotyp wiederkehrende Situationen, das warme Mittag- oder Abendessen einerseits und das Frühstück mit dunklem Roggenbrot und schwarzem Kaffee andererseits: *Abends in der Kajüte war der Tisch aufgeklappt und die dampfende Klütjenpfanne stand darauf, auf einem Tauring, und die Seefischer saßen im Kreise herum, hatten die Gabeln in den Händen und langten tüchtig zu. ... Sie nahmen die Segel herunter und setzten sich zum Abendbrot nieder. Gebratene Schollen gab es, das beste von der See ... Als sie noch um die Pfanne saßen, kamen bereits die ersten ... Fischkäufer. ... Als er am anderen Morgen mit seiner Kaffeemuck und seinem Knöbel Roggenbrot aus der Kapp kam ...* Auf den Genuß von Alkoholika geht der durchaus idealisierende Roman nicht groß ein. Hier korrigieren die anderen oben angeführten Quellen das Bild.

Aber von großer Bedeutung ist der mehrfache Beleg des Essens aus der gemeinsamen Pfanne auf diesen Schiffen der kleinen ländlichen Hafenorte noch im späten 19. Jahrhundert, d.h. zu einer Zeit, als dieses Essen aus der einen gemeinsamen Pfanne auf den Bauernhöfen dieser Dörfer gerade aufgegeben wurde. Auf dem Köhlener Schiff, wo eine große Pfanne für mehrere Personen zumindest nicht erhalten geblieben ist, zeigt die große Satte aus feuerfester Irdenware zwar dasselbe Milieu an, aber die nächste Entwicklungsstufe, bei der jedes Besatzungsmitglied seine eigene Eßschüssel hatte. Wie weit bei der Durchsetzung dieser Änderung auch die andere Mannschaftsstruktur (wahrscheinlich Schifferfrau an Bord) eine Rolle spielte, wäre auf breiter Materialbasis noch genauer zu untersuchen. Natürlich gab es in diesen Schifferkreisen auch regionale Verschiedenheiten. Während z.B. auf den Schiffen der Niederelbe heißer Kaffee aus der Muck, einem großen Becher mit Henkel, getrunken wurde, trank man auf den Schiffen der friesischen Küsten Tee. Auch die Klütjenpfanne ist ein spezielles Gerät für die Zubereitung von Speisen, die im Niederelbegebiet üblich sind.

Das Geschirr auf offenen Booten

Auf allen bisher geschilderten Schiffen übernachteten Menschen während der Seefahrt an Bord, so daß Geschirr und Besteck zum Essen und Trinken zur ständigen Ausrüstung gehörten und ihren festen Platz in entsprechenden Schränken oder Regalen hatten. Anders ist das auf jenen offenen Booten, mit denen Fischer zeitweise ihrem Fang nachgingen oder die von Bauern zeitweise auf Flüssen oder Seen eingesetzt wurden. Natürlich mußten auch diese Menschen während des Bootseinsatzes essen und trinken und brauchten dafür entsprechende Behälter und Geräte. Aber trotz einer ständig wachsenden Literatur über solche Boote ist über das auf ihnen benutzte Geschirr noch viel weniger zu erfahren als über das Bordgeschirr der größeren Fahrzeuge.

Das Deutsche Schiffahrtsmuseum zeigt in seiner Bootshalle die 4,65 m lange, flachbodige Jülle vom Großen Meer bei Aurich in Ostfriesland, die von dem Bauern Rolf Djuren bis um 1970 zur Entenjagd benutzt wurde.³⁵ Mit dem Boot zusammen wurde auch die Henkelflasche (Enghalskruke) aus hochgebrannter Irdenware mit brauner Lehmglasur (Boden Ø 13 cm, H 32 cm) erworben (Abb. 19), in der jener Bauer seine Tagesration an Getränk mitnahm. Genau wie der Bootstyp jahrhundertlang immer wieder nach dem einmal bewährten Muster gebaut wurde, ist auch die Enghalskruke weit in die Geschichte zurückzuverfolgen. Sie war deshalb so beliebt, weil sie sich durch einen einfachen Korken leicht

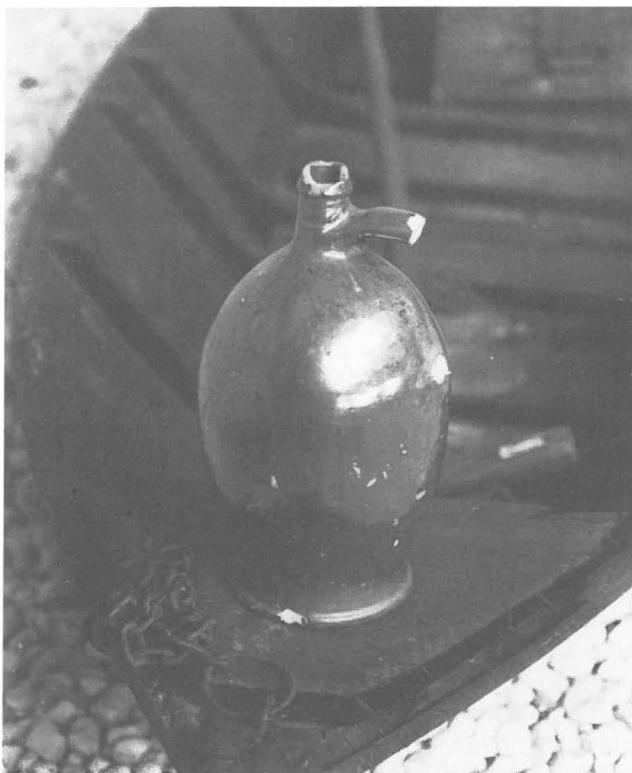


Abb. 19 Enghalskruke auf der Jülle von Rolf Djuren, eingesetzt bis ca. 1970 zur Entenjagd auf dem Großen Meer bei Aurich; jetzt im Deutschen Schifffahrtsmuseum, Bremerhaven (Foto Laska).

und sicher verschließen ließ, aber wegen ihrer bauchigen Form viel Flüssigkeit aufnehmen konnte. Getrunken wurde direkt aus der Kruke, so daß auf zusätzliche Trinkbecher oder -gläser verzichtet werden konnte. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts enthielt ihre Glasur noch giftige Bleizusätze³⁶, aber seit der Jahrhundertmitte begann überall die ungiftige Lehmglasur des sog. Gesundheitsgeschirrs zunehmend Kunden zu gewinnen, bis die preußische Regierung mit dem sog. Bleigesetz die Bleiglasur ab 1. Oktober 1888 ganz verbot.³⁷ Seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts gehörten deshalb lehmglasierte Enghalskruken der verschiedenen Größen sowie die kleineren Tonflaschen zu den gängigsten Getränkebehältern. Handwerksgesellen und Industriearbeiter brachten darin jeden Morgen ihren Kaffee mit in die Werkstatt oder Fabrik und erwärmten ihn darin auf dem Ofen. Bauern, Knechte und Mägde tranken daraus in den Pausen während der Feld- und Erntearbeit.³⁸ Die Moorbauern nahmen sie mit zum Torfstechen.³⁹

Wir sehen also, daß die lehmglasierte Enghalskruke kein spezifisches Bordgeschirr war, sondern überall dort benutzt wurde, wo frühmorgens der Getränkevorrat für den ganzen Tag mitgenommen werden mußte, u.a. auch auf jenen offenen Booten, auf denen man nicht übernachten konnte.

Noch vor 1900 erwuchs der Tonkruke in der aus emailliertem Blech hergestellten Henkelkanne mit Patentverschluß eine leichtere und bruchfestere Konkurrenz, die den Tonbehälter z.B. bei den Industriearbeitern bald vollständig verdrängte.⁴⁰ In der Landwirtschaft verlief dieser Verdrängungsprozeß sehr viel langsamer.⁴¹ Trotzdem ist es ein besonderer Glücksfall der Überlieferung, daß die lediglich bis zum späten 19. Jahrhundert konkurrenzlose Enghalskruke noch um 1970 auf der Jülle eines Entenjägers benutzt wurde und

von ihrem Besitzer zusammen mit dem Boot ohne weitere Zwischenstationen in die Obhut des Deutschen Schiffahrtsmuseums gelangte. Es sei noch angemerkt, daß die kalte Verpflegung (vor allem Brot, aber auch Wurst oder ein Stück durchwachsener Speck) nur in ein Tuch eingeschlagen mitgenommen wurde, so daß die Enghalskruke tatsächlich das einzige Geschirrstück dieses Bootes war. Wie repräsentativ dieser Befund für die Benutzung von Geschirr auf offenen Booten deutscher Küsten- und Binnengewässer tatsächlich ist, bedarf freilich noch genauerer Untersuchungen.

Hier sollte lediglich in einem ersten groben Raster skizziert werden, mit welchem schichtspezifischen Bordgeschirr wir in der differenzierten sozialen Schichtung vom Kaiser mit seinen Yachten bis zum kleinen Landwirt mit seinem Entenjägerboot zu rechnen haben. Wahrscheinlich ist dabei der Gegensatz zwischen dem uniformen Geschirr der kaiserlichen Yachten und großen Reedereien einerseits und der dörflichen Kleinschiffahrt andererseits zu kraß ausgefallen, wo als einziges beiden Gruppen gemeinsames Element das kleine Stengelglas für Weinbrand (Abb. 6 und Abb. 16) herausgearbeitet werden konnte. Aber das ist offensichtlich ein Problem der Überlieferung. Denn zwischen beiden Gruppen gab es um 1900 durchaus noch eine Fülle von frachttragenden Tiefseeseglern, an deren Bordgeschirr das Deutsche Schiffahrtsmuseum bisher aber noch nicht herangekommen ist. Ansätze zu seiner Erforschung auf der Basis von Schriftquellen sind bereits von anderer Seite unternommen worden.⁴² Offensichtlich hat also die Art der benutzten Quellen einen erheblichen Einfluß auf die Repräsentanz der Ergebnisse. Deshalb sollen zum Schluß noch einmal die Überlieferungsbedingungen des hier vorgestellten Bordgeschirrs rekapituliert werden:

Abgesehen von der Enghalskruke des Entenjägers gelangte keine einziges Stück bei Außerdienststellung der Schiffe direkt zur Kenntnis der Forschung. Der Forschung zugänglich gemacht werden konnten vielmehr nur diejenigen Stücke, die bis zur Übernahme in musealen Besitz überlebten, weil sie in privaten Haushalten an Land Verwendung fanden. Dieser Vorzug wurde freilich in erster Linie wertvollen Stücken des gehobenen Bedarfs oder Stücken mit spezifischem Erinnerungswert zuteil. Die »Zwischenstation« in privaten Haushalten hatte dabei durchaus legale Grundlagen, denn die großen Reedereien sortierten das leicht bestoßene oder durch häufiges Abwaschen in der Farbe flau gewordene Geschirr insbesondere der Passagiere aus und stellten es ihren Bediensteten wohlfeil zur Verfügung. Aber obwohl zwischen dem Ende der behandelten Periode und heute nur 70 Jahre liegen, ist die Identifizierung als ehemaliges Bordgeschirr heute nur bei den Stücken möglich, die als Sonderanfertigung sich selber durch Reedereizeichen oder Inschrift als Bordgeschirr ausweisen. Wären dagegen die mit dem Köhlener Schiffsfund ausgegrabenen Teile des Bordgeschirrs nach zeitweiliger Sekundärverwendung im Landhaushalt einem Museum angeboten worden, so wäre das Wissen über die ehemalige Verwendung an Bord spurlos verschwunden, und das DSM hätte keine Veranlassung gesehen, sie zu erwerben. Das heißt, der hier eingeschlagene Weg der Gewinnung wissenschaftlicher Erkenntnisse aus den über Privatbesitz und Handel erwerbbaaren Sachquellen bedingt eine einseitige Auswahl des mit Inschriften oder Reedereizeichen versehenen uniformen Geschirrs. Für das nicht uniforme Geschirr müssen andere Wege der Erkenntnis besritten werden. Die größten Chancen bietet dabei die Schiffsarchäologie, ohne die z.B. das Bordgeschirr der kleinen privaten Schiffer um 1900 nicht befriedigend hätte dargestellt werden können, weil es in Wort und Bild nicht ausreichend dokumentiert ist. Auch die volkscundliche Forschung hat hier keine Chance mehr, weil die kommerzielle Schifffahrt mit Segelfahrzeugen längst zum Erliegen gekommen ist. Dagegen hat die Volkskunde heute noch für das auf den offenen Booten verwendete Geschirr ihre Chance, weil diese Boote stellenweise bis heute genutzt werden.⁴³

Dabei sind derartige Forschungen keineswegs Selbstzweck. Ihre Ergebnisse setzen die Museen vielmehr in die Lage, die einzelnen an Bord tätigen oder als Passagiere mitreisenden sozialen Schichten anhand der schichtenspezifischen Geschirr- und Besteckteile präzise zu charakterisieren und dem Publikum mit Hilfe dieser dreidimensionalen Exponate anschaulich vor Augen zu führen. Das gilt natürlich nicht nur für die hier behandelte Zeit um 1900, sondern ist insbesondere durch die Tätigkeit der Schiffsarchäologie im Prinzip für alle keramikführenden Perioden, d.h. bei uns zeitlich rückwärts bis zu der vor ca. 7000 Jahren beginnenden Bandkeramischen Kultur der ersten Ackerbauern Mitteleuropas möglich.

Anmerkungen:

- 1 Wolfgang Rudolph: Schifferfayencen. Keramikexport aus Pommern nach Dänemark und Schweden. In: W. Rudolph (Hrsg.): Seehundslid, Linien-Aquavit, Schifferfayencen. Maritime Miniaturen. Rostock 1984, S. 49–65. – Ders.: Pötte-Schiffer. Ein Beitrag zum maritimen Kulturaustausch im südlichen Ostseeraum während des 18. und 19. Jahrhunderts. In: Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Årbog 1981, S. 251–263.
- 2 Ders.: Das Schiff als Zeichen. Bürgerliche Selbstdarstellung in Hafenorten. Hamburg/Leipzig 1987 (= Schriften des DSM 24), S. 127ff. – Ders.: Maritime Kultur der südlichen Ostseeküste. Schiffsbilder und Prestige Keramik der Fahrtenleute. Rostock 1983.
- 3 Ders.: Seefahrer – Souvenirs. Steingut, Fayencen und Porzellan aus 3 Jahrhunderten. Leipzig 1982.
- 4 Z.B. ließ sich der Schiffer J. Appelmann aus Rostock 1844 das Dinnerservice für seinen Schoner FÜRST BORWIN III. in Newcastle herstellen und alle Teile mit einer entsprechenden Inschrift versehen: W. Rudolph: Maritime Kultur (wie Anm. 2), S. 59.
- 5 Ders.: Segelboote der deutschen Ostseeküste. Berlin 1969, S. 80–83 mit Abb. 140 (Logis).
- 6 Hermann Jedding und Mitarbeiter: Hohe Kunst zwischen Biedermeier und Jugendstil: Historismus in Hamburg und Norddeutschland. Ausstellungskatalog des Museums für Kunst und Gewerbe in Hamburg. 1977, S. 77–274.
- 7 Nautilus. Die Kaiserliche Yacht HOHENZOLLERN. In: Joseph Kürschner (Hrsg.): Kaiser Wilhelm als Soldat und Seemann. Berlin 1902, Sp. 309–324, hier Sp. 315.
- 8 Ebd., Sp. 311.
- 9 Hans Jürgen Hansen: Die Schiffe der deutschen Flotten 1845–1945. Hamburg/Oldenburg 1973, S. 73.
- 10 Johannes Wilda: Von der GRILLE zur HOHENZOLLERN, Artikel in einer unbekannten Zeitschrift bald nach 1900, S. 667–670, im Archiv des DSM: II A 1/170.
- 11 Wie Anm. 7, Sp. 324.
- 12 Arnold Kludas: Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt. Bd. II. Expansion auf allen Meeren 1890 bis 1900. (= Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums Bd. 19), Hamburg 1987, S. 182–186.
- 13 Ebd.: Bd. I. 1986, S. 206 und Bd. II. 1987, S. 55.
- 14 Hans Jürgen Hansen: Die Sammlungen des Admirals. In: Sammler Journal Nr. 8, Aug. 1984, S. 916–919. Für die Erlaubnis, die Abb. hier wiederzugeben, sei herzlich gedankt.
- 15 Der Übergang von dem einfachen Besteck der Frühphase zum besonders prächtig ausgestalteten der Prunkphase läßt sich auf zwei Wegen datieren: 1. über die Form des Reederei-Zeichens, 2. über den Stil des Ornaments.
 1. Das Reederei-Zeichen mit der Umschrift »Norddeutscher Lloyd Bremen« innerhalb zweier konzentrischer Kreise (ohne Gürtelteile oder Schleife) findet sich auf den datierten Archivalien bzw. Objekten des DSM erstmals auf einem kleinen Holzhammer (Länge mit Stiel 29,1 cm), der für eine Zeremonie beim Stapellauf des Schnelldampfers LAHN am 6. Sept. 1887 (in England) sehr prunkvoll gedreht und beschnitzt worden ist. Die Kombination dieses Reederei-Zeichens mit barockem Blattornament und einem Stiel, der in drei unterschiedlich gestaltete Ornamentzonen (abgesetzt durch ausgeprägte Querstege) eingeteilt ist, entspricht trotz der anderen Technik genau der des prunkvollen Bestecks. Die jüngste Wiedergabe dieses Firmenzeichens in den Sammlungen des DSM trägt ein Konzertprogramm des Schnelldampfers KAISER WILHELM DER GROSSE vom 18. Dez. 1898, wobei der äußere Kreis kartuschenartig ausgestaltet ist. Im Jahre 1900 tritt das Reederei-Zeichen (Schlüssel und Anker über Kreuz mit Lorbeerkranz) bereits ohne Umschrift, aber noch eingefäßt von einem Wappenschild (Speisekarte Schnelldampfer KAISER WILHELM DER GROSSE 11.4.1900) oder einer Flagge (Festessen Schnelldampfer TRAVE 1.12.1900) auf. Beide Gestaltungsformen haben sich auf das Besteck nicht ausgewirkt. Ohne jede Umrahmung beobachten wir das Firmenzeichen erstmals bald nach 1900 auf jenen Drucksachen, die auch das erste Jugendstilornament tragen. Genau dieselbe Kombination von rahmenlosem Firmenzeichen und Jugendstilornament beobachten wir auch im Besteck der folgenden Phase, das demnach kurz

nach 1900 das der Prunkphase abgelöst haben wird.

2. Das prunkvolle Barockornament des Bestecks mit dem vom Doppelkreis eingefassten Firmenzeichen hat seine genauen Entsprechungen in dem Barockornament der Inneneinrichtungen der Schnelldampfer der Flüsse-Klasse, deren erster 1881 unter dem Namen ELBE vom Stapel lief. Der Norddeutsche Lloyd hatte für diesen ersten Schnelldampfer unter deutscher Flagge erstmals einen eigenen Innenarchitekten (Johann Poppe) eingestellt. Der NDL selber hat den mit den Schnelldampfern verbundenen Sprung nach vorne im Angebot von Komfort und Luxus für die I. Klasse immer wieder deutlich herausgestellt (z.B. in der Festschrift zum 60jährigen Bestehen: Norddeutscher Lloyd Bremen 1857–1917. Bremen 1917, S. 57). Wir haben allen Anlaß zu der Annahme, daß das mit der ELBE erstmals realisierte neue Konzept auch zur prunkvolleren Gestaltung des Bestecks geführt hat. Zur Bedeutung der Übernahme des englischen Schnelldampferkonzepts durch den NDL vgl. Arnold Kludas: Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt Bd. I. Hamburg 1986, S. 122–147.

16 Arnold Kludas (wie Anm. 12), S. 97.

17 Wie Anm. 6, Kat. Nr. 132, vgl. auch Nr. 278.

18 Wie Anm. 6, Kat. Nr. 372ff.

19 Ulrich Blumenschein: Luxusliner. Glanz und Elend der großen Passagierschiffe des Atlantiks. Hamburg/Oldenburg 1975, S. 72.

20 Auswanderung Bremen–USA. (= Führer des Deutschen Schiffahrtsmuseums Nr. 4). Bremerhaven 1976, S. 32.

21 Arnold Kludas (wie Anm. 12), S. 175.

22 Ebd., S. 196, zitiert nach Paul Neubaur: Der Norddeutsche Lloyd. Bd. 1. Leipzig 1907, S. 326.

23 Ulrich Blumenschein (wie Anm. 14), S. 81.

24 Arnold Kludas: Porzellan für U-Boot-Männer. In: Deutsche Schiffahrt, Heft 1, 1982, S. 24f.

25 Eberhard Rössler: Geschichte des deutschen U-Bootbaus. Bd. 1. Koblenz 1986, S. 102.

26 Paul König: Die Fahrt mit der DEUTSCHLAND. Berlin 1916, S. 50f. und S. 128f.

27 Hans-Walter Keweloh: Das »Schmuggelschiff« von Köhlen. In: Archäologie in Deutschland 1986, Heft 2, S. 2–3.

28 Heidi Müller und andere: Bunzlauer Geschirr. Gebrauchsware zwischen Handwerk und Industrie. (= Schriften des Museums für Deutsche Volkskunde Berlin, Bd. 14). 1986, S. 126f.

29 Ebd., S. 127.

30 Helmut Scherf: Bäuerliche Keramik aus dem Werragebiet. Leipzig 1986, Taf. 10 und 11.

31 Die Untersuchung wurde durch das Gerichtsmedizinische Institut der Universität Göttingen durchgeführt, wofür hier herzlich gedankt sei.

32 Wolfgang Rudolph: Segelboote der deutschen Ostseeküste. (= Veröffentlichungen des Instituts für Deutsche Volkskunde der Deutschen Akademie der Wissenschaften zu Berlin, Bd. 53). 1969, S. 80–82.

33 Gert Schlechtriem: Segelschiffe. (= Bildmappe des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Nr. 1). Bremen 1975, Bild 9.

34 Gorch Fock (= Jan Kinau): Seefahrt ist not! (Hamburg 1912), zitiert nach der Ausg. 188.–192. Tausend, M. Glogau jr. Hamburg 1933, S. 218, 105 und 146.

35 Detlev Ellmers: Kogge, Kahn und Kunststoffboot. 10 000 Jahre Boote in Deutschland. (= Führer des Deutschen Schiffahrtsmuseums Nr. 7). Bremerhaven 1976, S. 56 und 73.

36 Gerhard Kaufmann: Volkstümliche Keramik aus Norddeutschland. Irdene Töpferware des 17. bis 20. Jahrhunderts. Ausstellungskatalog des Altonaer Museums in Hamburg 1981, S. 102 f., Nr. 40.

37 Wie Anm. 28, S. 60f.

38 Wie Anm. 28, S. 163.

39 Peter Rabenstein: Jan von Moor. Fischerhude 1982, S. 96.

40 Wie Anm. 28, S. 126f., Kat. Nr. 118.

41 In Pommern wurde noch 1934 bei der Ernte aus tönernen Enghalskruken getrunken (wie Anm. 28), S. 163.

42 Henning Henningsen: Sømændens kgebog. In: Handels- od Søfartsmuseet på Kronborg, Årbog 1976, S. 7–37. – Ders.: Sømændens drikkelse. Ebd., 1977, S. 7–67.

43 Hans-Walter Keweloh: Vorindustrielle Wasserfahrzeuge im Flußgebiet des Rheins. Ein Forschungsprojekt des Deutschen Schiffahrtsmuseums. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 4, 1981, S. 205–212.